Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus.
In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 17) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Meseritz bei Ph. Matthias.

Posener Zeitung.

Neunundachtzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus.
In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien: bei G. L. Daube & Co., Haasenstein & Vogler, Rudolph Mosse.
In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank“.

Nr. 89.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Sonnabend, 4. Februar.

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Petitzeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1882.

Amtliches.

Berlin, 3. Februar. Der König hat den Staatsminister Dr. Falk zum Präsidenten des Ober-Landesgerichts in Hamm, den Ersten Staatsanwalt von Dreßler bei dem Landgericht I hierselbst zum Ober-Staatsanwalt bei dem Ober-Landesgericht in Posen, und den Landgerichtsrath Stumpf in Frankfurt a. M. zum Ober-Landesgerichtsrath ernannt; sowie dem Appellationsgerichtsrath z. D. Nixdorff in Breslau den Charakter als Geheimer Justizrath, dem Gerichtsschreiber, Sekretär Hesral in Namslau bei seiner Versetzung in den Ruhestand, und dem Gerichtsschreiber, Sekretär Preller in Berleburg den Charakter als Kanzleirath verliehen; ferner der von der wahlberechtigten Bürgerschaft zu Rendsburg getroffenen Wahl gemäß, den Stadtrath und Kämmerer Kraatz zu Liegnitz als Bürgermeister der Stadt Rendsburg für die gesetzliche zwölfjährige Amtsdauer bestätigt.

Der frühere Professor in Tokio, Dr. H. Gierke, ist zum außerordentlichen Professor in der medizinischen Fakultät der Universität zu Breslau ernannt worden.

Die Rechtsanwälte Dr. jur. Sauerländer und Dr. jur. Jucho zu Frankfurt a. M. sind zu Notaren im Bezirk des Ober-Landesgerichts zu Frankfurt a. M., mit Ausschluß der Hohenzollernschen Lande, unter Anweisung ihres Wohnsitzes in Frankfurt a. M. ernannt worden.

Vom Landtage.

Abgeordnetenhaus.

7. Sitzung.

Berlin, 3. Februar. 11 Uhr. Am Ministertische Bitter, Maybach und Kommissarien.

In der ersten Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat melden sich zum Wort gegen denselben: v. Schorlemer-Alst, Büchtemann, Meyer (Breslau), Richter (Berlin), Kieschke und Rickert; für denselben: v. Tiedemann, Hammacher, v. Wedell-Malchow, von Eynern, v. Rauchhaupt und Kalle.

Abg. von Schorlemer-Alst: Unser Standpunkt ist heute noch derselbe wie früher. Unsere Voraussagung, daß trotz des Versprechens der Regierung, mit der ersten Verstaatlichung einen vorläufigen Abschluß zu machen, eine Fortsetzung derselben eintreten würde, wird durch die neue Vorlage erfüllt und ich bezweifle nicht, daß noch weitere Vorlagen kommen werden. Daß damit der Uebergang der Bahnen und zwar nicht blos der preußischen Bahnen auf das Reich näher rückt und leichter bewirkt werden kann, muß für uns ein Gegenstand der Erwägung sein. Die Majorität hat die jetzige Lage geschaffen, welche das Zentrum, das dabei nicht mitgewirkt hat, nicht ignoriren kann, und daher die Pflicht hat, auf Grund derselben die jetzigen Vorlagen zu prüfen. Wir werden daher in Betreff jeder einzelnen Bahn zu erwägen haben: ist ihr Erwerb eine nothwendige Konsequenz der bisherigen Verstaatlichungen? Ist er unabweisbar im Interesse der Bahn selbst mit Rücksicht auf die Landestheile, welche sie berührt und deren Produktion? Ist er nothwendig im militärischen Interesse für die Sicherheit und die Vertheidigung des Vaterlandes? Sodann, ob mit der weiteren Verstaatlichung nicht die Schuldenlast in einem Umfange und einer Art wächst, die bei einer möglichen Katastrophe sehr bedenklich werden kann und ob durch die Abwägung von Zinserfordernissen und Erträgnissen bei möglichen Kalamitäten das Gleichgewicht des Staatshaushalts nicht bedenklich erschüttert wird? Auch die Frage der Vermehrung der Staatsbeamten und die Prüfung der Klagen, welche sich seit der Verstaatlichung zahlreicher und ernster einstellen, wird für unsere Entschließungen von Gewicht sein. Das sind im Wesentlichen die Gesichtspunkte, von denen aus meine Freunde und ich die Vorlage der Regierung gewissenhaft und vorurtheilsfrei prüfen wollen. Wir beantragen bei dem Umfange und der Bedeutung der Vorlage, sie in einer Kommission von 21 Mitgliedern zu prüfen. (Beifall rechts und im Zentrum.)

Abg. v. Tiedemann: Dem Antrage des Vorredners schließt sich die freikonservative Fraktion an. Ist es räthlich, schon jetzt mit der weiteren Verstaatlichung der Privatbahnen vorzugehen, oder der Parole „abwarten“ zu folgen? aber wie lange sollen wir denn warten? Ein klares Bild von den Ergebnissen der Verstaatlichung können wir frühestens in 20 Jahren gewinnen. Die Hauptsache ist aber, daß die Bahnen nicht mehr in erster Linie nach geschäftlichen Rücksichten verwaltet werden. Das Bedenken, ob es möglich sei, ein so großartiges Unternehmen von einem Zentralpunkte zu verwalten, ist durch die Erfahrung beseitigt. Würde man mit der Verstaatlichung jetzt nicht vorgehen, so würden die nicht verstaatlichten Bahnen mit gespannter Erwartung auf den Moment warten, wo die Verstaatlichung an sie herantritt und bis dahin alle nothwendigen und vortheilhaften Anlagen vermeiden, um bei wachsender Dividende einen möglichst hohen Kaufpreis herauszuschlagen. Nur in der Hand des Staates ist ein weiterer Ausbau des Sekundärbahnnetzes möglich. Das Risiko für unser Budget verkennen wir nicht, theilen aber nicht die Furcht Rickert's, wir würden uns entweder zu großen Ausgaben in der Zeit des Aufschwunges verleiten lassen oder beim wirthschaftlichen Niedergang vor einem Defizit stehen. Meine Freunde sind daher bereit an dem Garantiegesetz nach Kräften mitzuwirken. Die zahlreichen Petitionen der Beamten, auf welche die Gegner der Verstaatlichung hingewiesen, rühren aber nicht von Beamten der neu verstaatlichten Bahnen her, sondern von den alten Staatsbahnen. Der Erwerb der Bergisch-Märkischen ist dringend nöthig, um die schädigende Konkurrenz gegen die Staatsbahnen im Westen zu beseitigen, der der Thüringischen Bahn ist wünschenswerth, der der übrigen angenehm, der der Anhalter wird hoffentlich bald folgen. Im Interesse des nationalen Gedankens, welcher der Verstaatlichung zu Grunde liegt, werden wir für die Vorlage stimmen. (Beifall rechts.)

Abg. Büchtemann: Mit der Anerkennung der Thatsache, daß Niemand sich den Konsequenzen der früheren Verstaatlichungen entziehen kann, ist die Entscheidung über die jetzt verlangten noch nicht gegeben. Denn die Regierung selbst wollte in Bezug auf die erste Serie Erfahrungen abwarten und es fehlt die ausreichende Motivirung der zweiten. Alle großen Linien sind schon jetzt in der Hand des Staates und die an ihnen noch partizipirenden Privatbahnen hängen von dem Staatsbahnsystem dergestalt ab, daß sie sich allgemeinen Maßregeln in Bezug auf den Verkehr nicht entziehen können. Sodann fehlt das Garantiegesetz, geschweige denn die Kenntniß seiner Bewährung, finanzielle Garantien sind wahrscheinlich überhaupt nicht herzustellen und in Bezug auf den Landeseisenbahnrath hat sich die Stimmung wohl stark abgekühlt. In ihrer Motivirung der Fortsetzung der Verstaatlichung betont die Regierung nicht in erster Reihe den bisher erreichten Effekt, sondern kritisirt die Privatbahnen in einer für die Aufsichtsbehörde doch eigenthümlichen Weise: sie sollen nur das Interesse zeigen, eine höhere Rente zu erzielen, um die nahende Verstaatlichung besser auszunutzen, aber es an Fürsorge für den Verkehr, an der guten Ausrüstung fehlen, ja selbst die Rücksicht auf Erhaltung eines normalen und betriebssicheren Zustandes der Bahnen und Transportmittel vielfach zurücktreten lassen. Dieser Vorwurf wird in einer Zeit gemacht, wo wir sehen, daß z. B. die Anhaltischen Bahnen mehr für ihre Ausrüstung gethan haben, als vielleicht irgend eine andere Privat- oder Staatsbahn in dem letzten Jahrzehnt. Von der Thüringer sind die meisten Bahnhöfe für den größeren Verkehr umgebaut und in Betreff der Unglücksfälle stehen die Privatbahnen wohl nicht besonders ungünstig da. Aber in Bezug auf den Vorwurf, daß sie den normalen und betriebsfähigen Zustand aufrecht zu erhalten ermangeln, muß das Land und das Haus erwarten, daß der Minister die betreffenden Bahnen bezeichnet. Es würde sonst eine unerhörte Insinuation in das Land geschleudert. Daß sie manche Erweiterung unterlassen, daß sie das Sekundärbahnnetz nicht ausbauen, das ist in der Periode der Verstaatlichung eben so wenig wunderbar, wie daß die Börse immer wieder aufmerksam wird, um ihren Vortheil aus dieser Konjunktur zu ziehen. Die Regierung hat für die Sekundärbahnen bis vor 2 Jahren eben so wenig gethan, baut sie jetzt zum guten Theil aus den Ersparnissen der Privatbahnen und legt Privatgesellschaften, die dergleichen bauen wollen, so schwere Bedingungen auf, daß sie darauf kaum eingehen können. Unter solchen Umständen soll das Haus neue Schritte in das Ungewisse thun. Die Legende eines Ueberschusses von 29 Millionen ist so ziemlich in ein Nichts zerflossen und nur 7 Millionen sind übrig geblieben. Nehmen die Einnahmen aus den Staatsbahnen ab durch einen Umeinen Umschwung im Verkehr, den der Minister selbst für möglich hält, dann kann ein Defizit entstehen, zu dessen Deckung unsere gesammte Klassen- und Einkommensteuer herangezogen werden muß. Im Jahre 1874 fiel die Reineinnahme um 1½ Prozent des Anlagekapitals gegen das Vorjahr, im gleichen Fall hätten wir jetzt 50—60 Mill. Ausfall durch direkte Steuern zu ersetzen. Was hat die Verwaltung zur Hebung des wirthschaftlichen Lebens gethan durch Fahrpläne und Tarife? Infolge der Vermehrung der Züge werden täglich im Interesse des Lokalverkehrs 2000 Kilometer mehr befahren. Das bedeutet aber in der Reduktion nur so viel, daß die 20 M. lange Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn täglich einen Zug von Berlin nach Potsdam mehr einlegt. In den Tarifgrundlagen ist eine wesentliche Veränderung dadurch nicht eingetreten, daß die allgemeinen Tarife für größere Bezirke umgerechnet sind. Das finanzielle Resultat der Umrechnung ist verschwindend klein. Nicht das befruchtet den Verkehr, daß wir 30 Tarife bekommen statt 100, sondern daß die Frachten billiger werden. Die Verwaltung rechnet aber mit den alten Frachten. Eine Herabsetzung derselben um 10 Prozent würde für den jetzigen Staatsbahnbesitz ein Minus von 20 Millionen in den Einnahmen bewirken, also alle bisher ausgerechneten Ueberschüsse verschlingen. Die Ausdehnung der Verstaatlichung wär für den Minister wohl ein Anlaß uns und dem Lande zu sagen, wie er sich eine wirkliche Reform der Tarife denkt. Sichtbar hervorgetreten ist bis jetzt nur die Aufhebung oder Beschränkung der Differentialtarife für Getreide und Mehl im Interesse des Großgrundbesitzes. Uebrigens scheint er in dieser Beziehung ins Schwanken gerathen zu sein, so daß die Hoffnungen der Landwirthe keine Aussicht auf Erfüllung haben. Der Redner kritisirt in eingehendster Weise die Frage der Garantien, der Eisenbahnräthe, der Stellung der Beamten und schließt unter dem Beifall seiner Freunde mit der Erklärung, daß man zur Zeit die Verstaatlichung nicht fortsetzen dürfe.

Minister Maybach: Der Abg. v. Tiedemann hat bemängelt, daß bei der jetzigen Einrichtung eine Verschiebung in der Verwaltungsorganisation von den nachtheiligsten Folgen für die Kommunen, die bisher Steuern erhoben haben, und auch für die Kreise sein werde. Nach den bisherigen Verträgen waren wir nur berechtigt, die Steuer an die Kommunen weiter zu zahlen, nicht an die Kreise, und das hat das Erkenntniß des Oberverwaltungsgerichts ausdrücklich ausgesprochen. Die Staatsregierung verkennt aber nicht, daß in dem gegenwärtigen System ein Uebelstand liegt. Die Gemeinden sind mit ihrem Haushalt auf eine bestimmte Summe angewiesen, und es muß eine Verschiebung in der Organisation durch Zutritt neuer Strecken vermieden werden. Wir sind mit der Erörterung beschäftigt, wie diesem Uebelstande abzuhelfen sein würde und würden eventuell in Aussicht nehmen, durch eine besondere Vorlage den berechtigten Wünschen der Kommunen entgegenzukommen. Die Berlin-Anhaltische Bahn ist für die Arrondirung des Staatsbahnkomplexes sehr erwünscht; die Verhandlungen darüber schweben noch; ich hoffe, daß sie zum Ziele führen und wir Ihnen noch eine bezügliche Vorlage machen werden. Sie fragen, warum wartet man nicht? Die Regierung hat vor zwei Jahren erklärt, sie wäre allerdings der Ansicht, daß man die Wirkung erst übersehen müsse. Wir haben damals die Schwierigkeiten der Durchführung der Organisation überschätzt und die Nachtheile, die sich aus dem Fortbestehen des gegenwärtigen Zustandes ergeben, unterschätzt. Es ist mir unbegreiflich, daß sich der Abg. Büchtemann über den Mangel an Garantien gegen den Mißbrauch der Gewalt beschwert, er selbst hat ja im vorigen Jahre diese Garantien für werthlos erklärt. Er findet die Kritik über die Privatbahnen eigenthümlich, daß sie in der Unterhaltung und Erneuerung nicht so sorgfältig sind, wie sie sein würden, wenn sie die Hoffnung auf Verstaatlichung nicht hätten. Wenn der Zustand auf den Privatbahnen jetzt noch gut ist, wird er auch noch lange gut bleiben? Die Spekulation auf die Verstaatlichung besteht ja und die Verwaltungen werden nicht geneigt sein, noch große Aufwendungen für Sekundärbahnen zu machen. Den Vorwurf, daß in Bezug auf die Ertheilung von Konzessionen für Sekundärbahnen außerordentliche Schwierigkeiten gemacht werden, lehne ich ab. Wir haben darüber weitläufig verhandelt und es ist in manchen Punkten eine Erleichterung gewährt worden. Den Anträgen auf Genehmigung zu Vorarbeiten solcher Bahnen stehe ich sehr skeptisch gegenüber. Hinter diesen Anträgen steckt häufig die Spekulation, man versucht auf die Course der Aktien einen Einfluß zu üben, genug, man wollte Unternehmungen ins Auge fassen, an die ich aus der Zeit von 1871 bis 1873 nicht wieder erinnert sein möchte. Und wenn jetzt in der Zeit des im Auslande wieder eingetretenen Krachs bei uns die Verhältnisse gesünder sind als anderswo, so kann ich das dem Umstande zuschreiben, daß wir in der Propagirung des Sekundärbahnwesens im Wege der Privatspekulation sehr vorsichtig gewesen sind. Der Herr Abgeordnete hat dann gesagt, daß diese Finanzresultate für das Jahr 1880 für sich berechnet nur 14,900,000 Mark seien; wenn die Privatbahnen sie gehabt hätten, wären es 7,000,000 gewesen, es würden also 7 oder 8 Millionen Werth herauskommen. Die Sekundärbahnen, die wir bisher gebaut haben, und deren Weiterbau wir Ihnen vorschlagen, seit 2 Jahren nicht weniger als 40 mit einem Kapital von mehr als 140 Millionen M., bauen wir eben aus den Ersparnissen der Privatbahnen. Wir haben 118 von den 143 Millionen aus diesen Ersparnissen für solche Zwecke verwendet. Die Erhöhung der Gehälter der Beamten bei den verstaatlichten Bahnen wird zu erheblichen Ausgaben führen, denn die Besoldungen der Unterbeamten waren meistens so schlecht, daß es unsere Pflicht und Wunsch ist, für diese Beamten Sorge zu tragen. Für die verstaatlichten Bahnen und solche, deren Verstaatlichung in Aussicht genommen ist, sind 1,815,000 M. an Gehaltserhöhungen angesetzt. Wir erfüllen damit nur eine Pflicht gegen diese Beamten, und die Staatsregierung ist gewillt, das noch weiter zu thun; dafür liefert der Etat den Beleg. Was die angeblich nicht genügende Vermehrung der Züge anbetrifft, so habe ich aus allen, speziell auch aus denjenigen Landestheilen, die dem Herrn Abgeordneten von früher nahe stehen, Anerkennungen erhalten für die Verbesserung der Zugverbindungen, die Vermehrung der Stationen und Haltestellen wie überhaupt für die Verbesserung des Verkehrs. Die Tarifregulirung konnte nicht im Wege der Nivellirung auf einmal erfolgen. Wir müssen den Verhältnissen Rechnung tragen, dürfen auch nicht mit Ermäßigungen sprungweise vorgehen, sondern müssen vorsichtig sein, sonst würden wir bald zu der Nothwendigkeit kommen, die ich absolut perhorreszire, Erhöhungen eintreten zu lassen, wie sie 1871 bis 1874 auf Initiative der Privatbahnen zur Ausführung gekommen sind. In der Beilage zu den Betriebsergebnissen ist gesagt, daß aus diesen eingeführten Tarifänderungen sich eine Gesammtmindereinnahme von 702,270 Mk. ergiebt. Ueber die Differentialtarife habe ich meine Grundsätze oft genug ausgesprochen, und die Aeußerungen des Abgeordneten, die er im Reichstage und hier gethan hat, stimmen keineswegs immer ganz überein. (Redner belegt dies mit Zitaten aus früheren Reden des Abg. Büchtemann.) Wenn der Herr Abgeordnete über die Organisation der Verwaltung sagt: das ist alles nicht richtig, es soll dezentralisirt werden, wird aber mehr denn je zentralisirt, so kann das nicht deutlicher beurtheilt werden als daraus, daß man in der Organisation genau sagt, diese Befugnisse hat sich der Minister vorbehalten, jene fallen den Provinzialbehörden zu. Ich mische mich durchaus nicht in die Provinzialinstanzen, das wissen die Provinzial- und Lokalbehörden viel besser. Aber passirt irgend etwas, so wendet man sich an mich; ich soll verantwortlich sein, daß die Coupés geheizt sind, die Restaurationen guten Kaffee und gutes Bier verkaufen u. s. w. (Heiterkeit.) Wird mal ein Wagen nicht an einen Zug angehängt, so werde ich verantwortlich gemacht, als ob das nicht Sache der Provinzialinstanz ist. Einen thatsächlicheren Beweis kann ich Ihnen dafür kaum liefern als wenn ich sage: seitdem wir die Verwaltung der verstaatlichten Bahnen übernommen haben, sind die Arbeitskräfte in der Zentralinstanz nicht verstärkt worden. Dann ist mir ein Vorwurf daraus gemacht, daß ich eine Instradirung in dem Ruhr-Kohlenrevier verfügt und dadurch die Kalamität veranlaßt habe, die zu Klagen veranlaßt hat. Ich habe mich aber lediglich auf Grund der mir von den Direktionen und landwirthschaftlichen Interessenten gemachten Vorschläge mit der Tarifirung zu befassen gehabt. Wenn also durch das zu große Vertrauen der Direktionen auf ihre Leistungsfähigkeit eine momentane Transportkalamität eingetreten ist, trifft die Schuld doch nicht mich. Es ist weiter behauptet, daß die bauliche Organisation im Ruhr-Kohlenrevier den Bedürfnissen nicht entspreche. Das hat auch die Regierung erkannt, allein bei der dort bestehenden Zersplitterung der Eisenbahnen kann Abhülfe erst geschaffen werden, wenn Sie dem Erwerb der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zustimmen. Militärische Disziplin hält der Herr Abgeordnete nicht für nothwendig. Ich bedauere, daß ich mich über diesen Punkt wohl nie mit demselben verständigen werde. Ich würde es beklagen, wenn ein Beamter nicht den Muth hätte, seine Meinung frei zu äußern, aber ich wünsche, daß er sie äußert, wie es sich für einen königlichen Beamten geziemt, dessen erste Pflicht es ist, Sr. Majestät dem Könige treu zu bleiben und die Pflichten seines Amts gewissenhaft zu erfüllen. (Beifall rechts.) Die Kündigung von Beamten ist von mir allerdings angeordnet worden, wenn die Untersuchung erweisen sollte, daß jene unerhörte Agitation in Szene gesetzt ist, von der ich Ihnen bereits Mittheilung machte. Der Herr Abgeordnete hat denn auch, wie schon neulich der Abg. Richter erwähnte, daß einem Beamten gekündigt worden, weil er sich mit einem der Herren Abgeordneten in Verbindung gesetzt. Wäre dies der alleinige Grund, so würde ich das Verfahren nicht billigen; allein der betreffende Beamte hat gegen seine Vorgesetzten die gröbsten Invektiven in die Zeitung gebracht. Handelt er so in einem Augenblicke, wo er noch nicht einmal definitiv angestellt ist, was würden wir da später von ihm zu erwarten haben? (Heiterkeit.) Soviel über die Bemerkungen des Abg. Büchtemann. Ich habe aber noch eine Schuld bei dem Abg. Richter einzulösen, was mir der Herr Präsident vielleicht bei dieser Gelegenheit erlauben wird. Derselbe hat beim Schluß der vorigen Sitzung gesagt: „Es ist nicht verbindlich von dem Minister der öffentlichen Arbeiten, daß er auf zwei Punkte in meiner Rede, über welche er mir hat Auskunft geben wollen, die in das Eisenbahngebiet fallen, keine Auskunft gegeben hat“. Die Diskussion war bereits geschlossen, ich habe darum im Interesse des hohen Hauses die Antwort bis heute verschoben. Ich habe hierfür einen Zeugen, den auch Sie gelten lassen werden, die „National-Zeitung“ vom 12. Januar 1878. Was sagt dieselbe? Es ist doch gut, daß solche Dinge auch einmal ins Land hinauskommen: „Wir trennen die Frage, ob das Auftreten des Herrn Richter und seines Spezialfreundes und Kampfgenossen gegen den Reichskanzler politisch, ob es nur noch anständig ist, durchaus von der, wie die Fortschrittspartei sich dazu stellt. Die erste Frage ist für uns vollständig entschieden. Für die Beantwortung der zweiten müssen wir die nächsten Wahlen abwarten. Uebrigens verdankt Herr Richter sein Mandat für den Reichstag den ausschlaggebenden Stimmen der Ultramontanen, da, wie Herr Windthorst witzig sagte, die Firma ihm zu interressant sei, um sie im Reichstage ausgehen zu lassen. Wenn wir unser letztes Wort über das Verhältniß des Herrn Richter zu dem Reichskanzler sagen sollen, so ist Herr Richter ein sehr beachtenswerther Parlamentarier mit einer angeborenen und hochentwickelten Fähigkeit, anderen Menschen unangenehme und verletzende Dinge zu sagen. (Große Heiterkeit.) Wir halten daher Herrn Richter für sehr geeignet, den Reichskanzler zu ärgern — er scheint sogar in dieser Beziehung nicht immer erfolglos gearbeitet zu haben; für den Glauben, daß er den Reichskanzler „stürzen“ oder gar ersetzen könne, halten wir Herrn Richter doch noch für zu klug und zu gewitzigt. Er müßte denn, wie es Farbenblinde giebt, nachgerade den Sinn für Dimensionen gänzlich eingebüßt haben.“ Ich bitte um Entschuldigung, der Herr Abgeordnete hat mich selbst provozirt durch das Beiwort, das er seiner Provokation neulich gegeben hat. Der Herr

Abgeordnete hat gesagt, es wäre eine Anordnung erlassen, wonach in den Bahnhofsrestaurationen nur konservative Zeitungen ausgelegt werden sollen. (Zuruf links: Habe ich nicht gesagt!) Ich bedaure, ich habe den stenographischen Bericht noch nicht, ich habe mich nur auf Zeitungsberichte verlassen können. Er hat gesagt, es sollten konservative Zeitungen — (Zuruf links: Nein!) Die Anordnung geht einfach hervor aus Klagen, die aus dem Publikum und der Presse an mich gekommen sind, worin gesagt ist: wir sind genöthigt, mitunter in der Bahnhofsrestauration zu sitzen, und da finden wir nur fortschrittliche Blätter, wir wünschen aber auch andere. (Sehr richtig! rechts.) Darauf habe ich gesagt, mir wäre es am liebsten, wenn man in Bahnhofsrestaurationen nur Unterhaltungsblätter hätte, gar keine politischen; aber wenn einmal politische Zeitungen aufliegen sollen, so möge man auf alle Seiten des Publikums rechnen; die Fortschrittspartei wird so viel Reisende auf die Bahn nicht bringen, daß man für ihre Lektüre ganz besonders sorgen müßte. Die Auslegung von Zeitungen in Bahnhöfen ist eine Pflicht der Restaurateure, und es ist richtiger, neben den liberalen Zeitungen auch andere aufzulegen (Zuruf links: „neben!") und dahin ging die Direktive. Es ist dagegen auch gesündigt worden, und da habe ich Remedur eintreten lassen. Sodann hat er geklagt, daß einem hiesigen fortschrittlichen Blatte der Fahrplan der Stadtbahn nicht beigegeben wurde. Ja, ich habe heute zu meinem Erstaunen gehört, daß in Berlin nicht weniger als 281 politische Zeitungen existiren sollen. Wir sollen nun allen diesen Zeitungen Fahrpläne beilegen. Die Eisenbahn-Verwaltung hat allerdings die Pflicht, das Publikum in ausreichendster Weise zu unterrichten, und ich gehe darin so weit, als mir durch den bekannten Ministerialbeschluß gestattet ist. Ich sehe in den Eisenbahnen kein politisches, sondern ein wirthschaftliches und militärisches Institut. Wir fahren auf den Eisenbahnen nicht nach der Konfession, nicht nach der Politik und der Parteifarbe; wir fahren konservativen Roggen, nationalliberalen Weizen, sezessionistisches Oel, wenn sie wollen, auch fortschrittliches Petroleum. (Heiterkeit rechts; Zurufe aus dem Zentrum: Wie ist's mit uns?) Daraus folgt, daß sich die Beamten der Eisenbahn auch von allen politischen Agitationen fernhalten müssen, denn sonst führen sie ihre Amtsverrichtungen nach der Parteifarbe aus. Nun möchte ich auf die Sache selbst eingehen. Die Erhöhung der Tarife ist zunächst auf Betreiben der Privatbahnen erfolgt. Die Staatsbahnen haben sich das auch zu Nutzen gemacht, doch wäre das besser unterblieben. Denn diese Tariferhöhung war in der That eine Steuererhöhung und solche sollte man spekulativen Instituten nicht gestatten. Die Durchführung des Staatseisenbahn-Systems ist eine wirthschaftliche Nothwendigkeit geworden, der Konsequenz dieser Erkenntniß können wir uns nicht entziehen. Ich möchte Sie dann weiter daran erinnern, wie oft hier ausgeführt wurde, daß es unmöglich sei, diese Anstalten, denen die Regelung öffentlicher Interessen obliegt, spekulativen Gesellschaften zu überlassen und so ein praktisches Monopol von kolossaler Bedeutung in ihre Hände zu legen, daß das in der That im kommerziellen Interesse nicht liegt. Auf einem anderen Wege als dem bisher beschrittenen kommen wir nicht zu einer Organisation unseres Eisenbahnwesens. Eine Menge guter Einrichtungen in Bezug auf die Benutzung von Zügen, auf Personen- und Güterverkehr, eine Menge Vortheile sind herbeigeführt worden und zwar solche, aus denen zugleich für die Verwaltungen gegen früher Ersparnisse erwachsen. Durch solche Ersparnisse — wir haben ihnen nicht weniger als 91 Mill. von den früher bewilligten Krediten als überflüssig abzusetzen empfohlen — erreichen wir es, daß wir ohne Gefahr die Ersparnisse, die wir von den früheren Verwaltungen überkommen haben, hier übertragen können. Aus den bisher noch unvollkommenen Einrichtungen negative Schlüsse ziehen zu wollen auf das, was in Zukunft noch zu erreichen ist, halte ich für absolut unmöglich. Wir haben ja mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen. Aber das sind Dinge, die überwunden werden können, und nach dreißig Jahren wird Niemand verstehen, daß wir die Zustände gehabt haben. Es handelt sich jetzt um 2504 Kilometer. Davon sind in den bereits Händen der Staatsverwaltung 1335 Klm. Es beweist das gerade, daß wir auf die Verwaltung einer Bahn, die sich bereits in Staatsverwaltung befindet, unser Augenmerk zu richten haben, daß es uns nicht daran liegt, eine Machterweiterung zu bekommen, sondern den wirthschaftlichen Interessen des Landes zu dienen. Für den Erwerb der Bergisch-Märkischen Bahn spricht der Umstand, daß wir durch den Ankauf in die Lage kommen, eine Reihe von Uebelständen auf den verschiedenen Bahnhöfen zu beseitigen. Der Preis der Thüringer Bahn mag etwas hoch erscheinen, aber die Bahn ist wirthschaftlich von Bedeutung, und auch politisch-national. Die regierenden Herren in Thüringen haben hochherzig im Interesse der besseren wirthschaftlichen Ausnutzung der Bahn von ihren Hoheitsrechten nicht Unerhebliches abgetreten; und das haben wir berücksichtigt bei der Feststellung des Preises. Wir hatten nicht weniger als 14 Verträge zu schließen, um zu diesem Ergebniß zu gelangen und endlich auch das Mißverhältniß zu beseitigen, welches so lange Anstoß erregt hat durch eine Organisation, welche heute nicht mehr paßt und doch nicht zu beseitigen war. Bei den übrigen Linien, welche schon früher einmal für Staatsrechnung projektirt waren, zum Theil erst später entstanden sind, liegt ebenfalls dasselbe vor. Prüfen Sie die Vorlage auf das Eingehendste, entschließen Sie sich für die Annahme, wir können dann sagen, daß das weitere Tempo nach Zeit und Umständen bemessen werden kann. Wir haben jetzt also das Staatseisenbahnsystem im Prinzip etablirt, wir haben kein finanzielles, noch wirthschaftliches, noch militärisches Bedenken gegen eine Fortsetzung dieses Prinzips. Wir würden eine schwere Verantwortung auf uns laden, wenn wir mit der Fortsetzung zögern wollten. Unterstützen Sie uns auf dem Wege, den wir bisher beschritten und ich glaube sagen zu können, wenn dieses Hohe Haus aus seiner Legislaturperiode keine einzige andere große That als fertig mit nach Hause bringen könnte, als diese, dann wird man sagen müssen, Sie haben sich wahrhaft um das Vaterland verdient gemacht. (Beifall rechts.)

Abg. Dr. Hammacher: Man kann der überzeugteste Vertreter der Staatsbahn oder des Privatbahnsystems sein, soviel steht fest, daß der jetzige Zustand nicht fortdauern kann. Man muß entweder mit dem jetzt adoptirten System brechen oder es weiter ausbauen. Der größte Theil meiner politischen Freunde nimmt zu der heutigen Vorlage dieselbe Stellung ein, wie zu der im Jahre 1879—80. Schon vor der Verstaatlichung der großen Privatbahnen übte der Staat einen Druck auf sie aus, der ihre Entwickelung aufhielt. Trotzdem waren und sind sie der Verstaatlichung nicht abgeneigt. Ich halte das bisherige Tempo in der Verstaatlichung der Bahnen für ein viel zu langsames und hoffe, daß die Regierung etwas rascher damit vorgeht. Der jetzige Zustand ist unhaltbar. Die Privatbahnen thun nicht mehr als sie müssen und darunter leidet das Land. Die vom Minister getroffenen Anordnungen für den Personen- und Güterverkehr haben im Großen und Ganzen die Billigung des Publikums gefunden, so die Organisation der Züge, das Retourbilletsystem. Die Hoffnungen, welche sich an die Zentralisation des Eisenbahnwesens knüpften, haben sich zum größten Theil erfüllt. Den Gefahren des Systems soll das Garantiegesetz vorbeugen. Meine Freunde legen nun den Hauptwerth darauf, daß jeder Eisenbahndirektion ein wirthschaftlicher Beirath beigeordnet wird. Die wirthschaftlichen Beiräthe, wie sie zur Zeit bestehen, erfüllen vollkommen ihre Aufgabe. Aber es ist einleuchtend, daß der Zentral-Eisenbahnrath als wirthschaftlicher Beirath für die Eisenbahnen seine volle Bedeutung behält und daß er nur auf gesetzlichem Wege zusammengesetzt werden kann. Eine weitere Garantie für die glückliche Durchführung der Verstaatlichung wäre auch die Anlegung eines Staatsreservefonds, in welchem die etwaigen Ueberschüsse aus den Eisenbahneinnahmen gelegt würden. Aus diesem Fonds wäre die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld zu entnehmen. Die Gegner der Verstaatlichung haben namentlich auf die Verschiebung der Verkehrsverhältnisse in Folge des neuen Tarifs hingewiesen. Diese Verschiebung entstand aus der Annahme der kürzesten Verkehrslinie. Als nun im vorigen Jahre eine große Nachfrage, namentlich nach Steinkohlen, geschah und damit auch der Eisenbahnverkehr wuchs, mußte bei dem Mangel genügender Geleise, ausreichender Waggons und Lokomotiven auf den Bahnhöfen eine sehr unangenehme Stockung des Verkehrs eintreten. Diese Kalamität war aber nicht eine Folge der Verstaatlichung der Bahnen, sondern eine Folge mangelhafter Verkehrsdispositionen, was bei dem Drange der Geschäfte im vorigen Jahre wohl entschuldbar war. Eine andere wichtige Frage ist die Stellung der Regierung zu den Eisenbahnbeamten. Dieselben müßten einer fortwährenden scharfen Kontrole und Beaufsichtigung unterworfen werden hinsichtlich derjenigen Maßnahmen, welche sie im Interesse des Verkehrs zu treffen verpflichtet sind. Auf der anderen Seite aber müssen die Beamten ein angemessenes Gehalt bekommen. Ich glaube, daß die unteren Gehaltsstufen einer Aufbesserung dringend bedürftig sind. Meine politischen Freunde sind in ihrer Mehrzahl entschlossen, die Regierung in der Verstaatlichung des Privatbahnwesens weiter zu unterstützen, und selbst diejenigen unter uns, die noch große Bedenken politischer, sozialer und moralischer Art haben, sind geneigt, mit der Regierung in eine spezielle Prüfung der einzelnen Verträge einzugehen. Mit diesem Vorbehalt und im Zusammenhang mit den finanziellen und wirthschaftlichen Garantien, auf die wir das höchste Gewicht legen und ohne deren Feststellung wir keiner Verstaatlichung zustimmen würden, sind wir bereit, die Mitverantwortlichkeit für die Durchführung der Staatsbahnen zu übernehmen.

Abg. Meyer (Breslau): Ich habe schon früher darauf hingewiesen, daß es unmöglich sein wird, dem Prozesse der Verstaatlichung auf die Dauer zu widerstreben, und deshalb stets die Nothwendigkeit von Garantien betont. Es handelt sich daher für mich um die Zeit- und um die Garantiefrage. In beiden Beziehungen kann ich mich auf das Urtheil derer berufen, die vor zwei Jahren durch ihr Votum den Ausschlag für die Annahme der damaligen Vorlagen gaben. Es wurde damals erklärt, man müsse nun eine lange Pause machen, eine Erklärung, die sich bei der Vorlage der Potsdamer Bahn wiederholte. Es ist ferner zugestimmt worden, ohne daß Garantien gegeben oder genügende in Aussicht gestellt worden wären. Die beiden Garantiegesetze halte ich für lediglich papierne Garantien. Wenn nach diesem Vorgehen das Abgeordnetenhaus jetzt beschlösse, einen weiteren entscheidenden Schritt zu thun, dann würde das Urtheil über unsere politische Geschichte des letzten Menschenalters sich etwa dahin zusammenfassen lassen: Um die Mitte des 19. Jahrhunderts machte man im preußischen Staate den Versuch, aus dem Polizeistaate in den Rechtsstaat einzulenken; man verirrte sich aber im Wege und gerieth in den Eisenbahnstaat hinein (Heiterkeit links, Gelächter rechts), eine Form des Staats, welche den Gedanken der Staatsallgewalt in sehr viel entschiedener Weise zum Ausdruck bringt, als dies der alte Polizeistaat je vermocht hat. Gegnerischerseits wird auf zwei Punkte hingewiesen. Erstens, daß durch die Beschlüsse vor zwei Jahren das Privatbahnsystem kraftlos und leistungsunfähig geworden sei. Das bestreite ich vollkommen. Wir haben noch ein System von Privatbahnen, das im Stande ist, den Konkurrenzkampf mit den Staatsbahnen aufzunehmen: die Hamburger, die Anhalter, die Thüringische und die Bergisch-Märkische. Gelähmt sind diese Bahnen lediglich durch die Aussichten auf die weiteren Vorschläge der Verstaatlichung, nicht durch die Rücksichten auf die jetzt schon erfolgten Verstaatlichungen. Zweitens wird angeführt, daß die Staatsbahnen jetzt nicht so viel leisten könnten, als nach vollkommen durchgeführter Verstaatlichung. Das mag sein. Es wachsen aber damit auch die Gefahren. Bis jetzt sind höhere Leistungen ausgeblieben. Krisen in Bezug auf den Wagenmangel sind nicht verhindert worden. Auch die Gebiete der Beamtenversorgung und einer angemessenen Regelung des Kommunalsteuerwesens haben keine Verbesserung erfahren. In letztgedachtem Punkte ist der Minister die Auskunft darüber schuldig geblieben weswegen er erst jetzt eine entsprechende Gesetzesvorlage ausarbeiten will. Heute sind wir nicht im Stande, solche Garantien vorzuschlagen und auszuarbeiten, wie sie erforderlich sein werden, um die unleugbaren Nachtheile des Verstaatlichungssystems für die wirthschaftliche Entwicklung zu paralysiren. Erst wenn wir eine Zeit lang gesehen haben, wie das Staatsbahnsystem arbeitet, werden wir lernen, wo uns der Schuh drückt. Gegenwärtig, wo wir nur auf ein Jahr zurückblicken, das noch dazu ein Jahr des Ueberganges ist, können wir unmöglich bereits ein Urtheil darüber fällen, wie das Staatsbahnsystem auf unseren ganzen Organismus einwirkt. Bei dem jetzigen System mit der Verwaltungsbefugniß eines fast allmächtigen Ministers haben wir eine Staatsomnipotenz, wie wir sie früher nicht für möglich gehalten haben, gegenüber der Industrie sowohl, als gegenüber den politischen Körperschaften. Es wird schwer werden, irgend eine oppositionelle Wahl in einem Kreise durchzusetzen, wenn derselbe dafür empfindlich angesehen werden kann, durch eine Veränderung des Fahrplanes, des Tarifsystems, durch Verweigerung des Ausbaues von Eisenbahnen. Die Wendung, daß die Eisenbahnen ein unpolitisches Institut seien, trifft nicht das Ganze; denn es giebt Eisenbahnen, die von konservativen, und solche, die von liberalen Wahlkreisen gewünscht werden. Ich muß dem Minister meinen besonderen Dank dafür aussprechen, daß er unserer Partei das Oel als charakteristischen Frachtartikel zugeschrieben hat. (Heiterkeit.) Das Oel hat die doppelte Eigenschaft, Licht zu verbreiten und Friktionen zu verhindern. Er hat damit die politische Stellung meiner Freunde ebenso zart wie richtig gekennzeichnet. (Große Heiterkeit.) Auch den einzelnen Beamten und den Einrichtungen der Bahn gegenüber macht sich die Staatsomnipotenz geltend. Bei der Königsberger Affaire sind keineswegs blos die beiden leitenden Beamten zur Strafe gezogen worden. Inhalts eines mir vorliegenden lithographirten Formulars ist auch ein Beamter, blos weil er die Agitation pekuniär — wenn ich nicht irre, mit 1 Mark — unterstützt hat, in eine Ordnungsstrafe von 5 Mark genommen. Der Ausdruck „militärische" Disziplin ist kein glücklicher. Daß Disziplin herrschen muß, erkennt Jeder an. Das Staatsbahnsystem führt auch zur Allmacht auf dem Gebiete des Budgetwesens. Zunächst ermöglichen Sie es der Bahnverwaltung, zu jeder Zeit neue Steuern als Erhöhung der Fracht einzuführen, womit das Einnahmebewilligungsrecht fällt. Nach der Ausgabeseite hin handelt es sich in Zukunft um einen gewaltigen Verschleiß an Staatsvermögen, der sich nicht ziffermäßig auf den Staatshaushalt bringen läßt. Man hat darauf hingewiesen, wie die Impulse zu der neuen Wirthschaftspolitik im Auslande aufgegriffen werden. Etwas anders denkt man aber wohl in Frankreich doch über die Sache. Gambetta, der indirekt auf diese Weise gelobt wird, hat nach kurzer Zeit zurücktreten müssen, und seine Nachfolger hatten nichts Eiligeres zu thun, als sich von seinen wirthschaftlichen Ideen loszusagen. Der gegenwärtige Premierminister hat den Finanzminister nur unter der Bedingung gewinnen können, daß von der Verstaatlichung des Eisenbahnwesens zurückgetreten werde. Der hervorragendste französische Nationalökonom, Paul Leroy-Beaulieu, hat im „Economiste francais" einen Artikel gebracht, in dem er es ironisch beklagte, daß der deutsche Reichstag den Reichskanzler gehindert habe, auf dem Wege des Staatssozialismus und der Eisenbahnverstaatlichung vorzugehen. Auf die Gefahr hin, dem französischen Nachbar zu mißfallen, würde ich mich doch freuen, wenn wir es vermeiden, auf unsere Kosten den Franzosen Lehre zu geben, wohin man auf einem falschen Wege geführt werden kann. Die große Frage des Eisenbahnwesens ist immer die gewesen, wie ein Tarifsystem in rationeller Weise konstruirt werden kann, das allen gerechten Beschwerden abhilft. Auf diesem Wege haben uns die beiden letzten Jahre nicht um einen einzigen Schritt vorwärts geführt. Unmöglich kann auch der Staat allein ein solches Tarifsystem durchführen. Es hört eben das Interesse auf, die Eisenbahnverwaltung darüber zu belehren. Wenn ich sehe, wie man alle verwickelten Fragen des Eisenbahnwesens durch die eine Zauberformel zu lösen versucht, daß man auf die Verstaatlichung hinweist, so fällt mir eine Stelle aus Tristram Shandy ein: der Tanzmeister Marcell nimmt eine sinnende Haltung an, stützt den Kopf auf den Ellbogen und sagt: „Bei einer Menuett sind doch sehr viel Dinge zu bedenken". Sterne fügt hier in Parenthese hinzu: „Im Staatsleben auch". Heute nach hundert Jahren mögen wir ergänzen: „Ganz besonders bei den Eisenbahnen". (Beifall links.)

Abg. v. Wedell-Malchow: Man habe darauf verwiesen, daß eine Pause im Gange der Verstaatlichungen in Aussicht gestellt worden sei; an und für sich möge ja eine solche Pause ganz gerechtfertigt erscheinen, doch müsse er daran erinnern, daß seine Partei bei den vorjährigen Berathungen ihre Zustimmung nicht von dem Eintreten einer solchen Pause abhängig gemacht habe. Es könne sich wohl Niemand der Ueberzeugung verschließen, daß gerade bei den jetzt zum Ankauf empfohlenen Bahnen jeder Aufschub ein schwerer Fehler gewesen sein würde. Von allen Seiten würden diese Bahnen von konkurrirenden Staatsbahnlinien umgeben, und dadurch komme die Staatsverwaltung in die schiefe Lage, entweder diese Bahnen mit der Konkurrenz zu verschonen, also gegen das Interesse der Steuerzahler zu handeln, oder die Konkurrenz aufzunehmen und damit ohne Zweifel die Bahnen zu ruiniren. Die Einwände gegen die Rentabilität und die günstigen Resultate der Staatsbahnverwaltung habe schon der Minister an der Hand der Zahlen widerlegt, er weise aber doch noch darauf hin, daß durch die Erträge der Staatsbahnen die Verzinsung der gesammten Staatsschulden gedeckt werde, ein Resultat, das ebenso sehr für die Leistungen des Staatsbahnsystems wie für den guten Stand der preußischen Finanzen spreche. Herrn Büchtemann gegenüber wolle er feststellen, daß er nie ein entschiedener Gegner aller Differentialtarife gewesen sei, Transit- und Export-Differentialtarife habe er stets zulässig gehalten, nur für den Grundsatz habe er stets gekämpft, daß das inländische Gut niemals theurer befördert werden dürfe als ausländisches. Wenn weiter behauptet worden sei, daß die Rücksicht auf die von der Eisenbahnverwaltung zu erwartenden lokalen Begünstigungen oder Repressalien die Freiheit der politischen Wahlen in Frage stelle, so erblicke er in einer solchen Anschauung eine ungerechtfertigte Verdächtigung der Wähler, die er sich verpflichtet hatte, zurückzuweisen. Auch die Kontrolirbarkeit des Budgets halte er nicht für so gefährdet, wie einzelne Vorredner. Wie denke sich denn der Kollege Dr. Meyer den „Eisenbahnstaat?" Er, der Redner, habe stets vor einer anderen Art von Eisenbahnstaat Furcht gehabt, nämlich vor der Monopolmacht großer kombinirter Eisenbahngesellschaften, die in anderen Staaten so unangenehm empfunden werde. Unleugbare Vortheile der bisherigen Verstaatlichungen seien eine bedeutende Vereinfachung und Ermäßigung der Tarife, eine Ermäßigung der Expeditionsgebühren, die dem Lokalverkehr zu Gute kommen, ferner die Durchführung des Pfennigtarifs. Betreffs der finanziellen Garantien stehe er mit seinen Freunden nach wie vor auf dem Boden der Resolution von 1879, und sie seien bereit, mit anderen Parteien in kommissarischen Vorberathungen entsprechende Gesetzentwürfe aufzustellen. Das Vorgehen des Ministers gegen gewisse Agitationen in Beamtenkreisen könne seine Partei nicht mißbilligen, eine Beschränkung des Petitionsrechts der Beamten wolle sie aber nicht. Eine Zahl berechtigter Beschwerden der Beamten lägen vor und machten es dem Hause zur Pflicht, dieselben bei den bevorstehenden Berathungen zu prüfen. Im Allgemeinen glaube die Partei, daß auf der Basis der vorliegenden Verträge mit den Bahnen die Verstaatlichung derselben zu bewerkstelligen sein werde; sie gehe daher mit Wohlwollen, aber auch unter dem Vorbehalte strenger Kritik an die kommissarische Berathung. (Beifall rechts.)

Reg.-Kommissar Ministerialdirektor Brefeldt: Wenn Herr Hammacher geäußert habe, daß die Thätigkeit der Privatbahnen auf dem Gebiete des Sekundärbahnbaues die der Staatsbahnen übertreffe, so möge das früher richtig gewesen sein, die Thätigkeit beider möge auch vielleicht jetzt noch gleich sein, nur dürfe man nicht die Verschiedenartigkeit dieser Thätigkeit übersehen. Die Privatbahnen bauten aus Gründen und zu Zwecken der Konkurrenz und die dadurch bewirkte Verschwendung von Nationalvermögen war ein hauptsächlicher Grund, der den Uebergang zum Staatsbahnsystem empfahl. Der Staat dagegen baue nicht aus Konkurrenzinteresse, sondern nur um Gegenden, die noch der Wohlthat der Bahnverbindung entbehren, wirthschaftlich zu erschließen.

Abg. Richter: Nur der persönliche Ausfall des Herrn Ministers Maybach veranlaßt mich, nachdem ich am Montag in der Etatsrede schon eingehend über die Verstaatlichung gesprochen, heute noch das Wort zu ergreifen. Nicht als eine Verbindlichkeit oder Gefälligkeit, sondern als eine Pflicht des Ministers sehe ich es an, auf hier vorgebrachte Beschwerden Rede zu stehen. Nicht für verbindlich erachte ich es, daß, nachdem er am Montag ausdrücklich für den folgenden Tag die Antwort auf die Beschwerden in Betreff des Offenliegens der liberalen Zeitungen in Bahnhofsrestaurationen und in Betreff der Inserate und Fahrpläne für dieselben zum Dienstag zugesagt hatte, seine Erklärung darüber gänzlich ausblieb. Heute nach 5 Tagen antwortet er statt auf Grund des längst erschienenen stenographischen Berichts auf Grund eines angeblichen Zeitungsberichts. Absichtlich konnte meine Beschwerde nicht stärker verdreht werden. Nicht darüber habe ich mich beschwert, daß auch konservative Zeitungen in den Bahnhofsrestaurationen aufliegen, sondern darüber, daß die liberalen Zeitungen den Restaurateuren von der Liste der zulässigen Blätter gestrichen werden, beispielsweise die „Hagener Zeitung" in der dortigen Gegend. Während ich mich beschwerte, daß die Inserate der Rheinischen Bahn nach ihrer Verstaatlichung der „Hagener Zeitung" entzogen sind und in Folge dessen dem „Berliner Tageblatt" die Fahrpläne nicht mehr beigegeben wurden, ergeht sich der Minister jetzt in allgemeinen Bemerkungen darüber, daß die Eisenbahnen keine politische Einrichtung seien. Um die Schwäche seiner sachlichen Entgegnung zu verdecken, macht er dann einen gezwungenen persönlichen Angriff auf mich, indem er eine vor 4 Jahren in der „National-Zeitung enthaltene Aeußerung verliest, welche ihn, den Landtag und die Eisenbahnpolitik gar nicht betrifft. Es muß allerdings den Ministern unangenehm sein, wenn hier Thatsachen vorgebracht werden, auf die sie sich nicht rechtfertigen können. Aber wir als Abgeordnete haben die Verpflichtung, Alles, was unangenehm und verletzend im Volke empfunden wird, hier zum Ausdruck zu bringen. (Unterbrechung rechts.) Jemehr wir unseren Beruf in dieser Beziehung erfüllen, desto mehr Anerkennung finden wir auch beim Volke. Der Minister hat in der Aeußerung der „Nat.-Zeitung" einen Passus verschluckt, welcher sich auf mich und die Fortschrittspartei bei den künftigen Reichstagswahlen bezieht. Nun, diese Reichstagswahlen haben für uns ein günstiges Resultat gehabt. In immer weiteren Kreisen wird als richtig erkannt der Standpunkt, den wir schon seit Jahren vertreten haben. (Widerspruch rechts.) Vielleicht können wir manchen der Herren auf der rechten Seite, welcher jetzt den Beifallschor des Ministers verstärkt, im nächsten Jahre auch nicht mehr hier begrüßen. (Heiterkeit links.) Uebrigens ziehe ich es vor, über die Reichspolitik und das persönliche Verhalten zum Reichskanzler mit dem Reichskanzler selbst zu diskutiren. Er ist stark genug, um nicht der Nachhülfe von dienstfertigen Untergebenen in diesem Hause zu bedürfen. (Heiterkeit.) Wollte der Herr Minister nicht 4 Jahre zurückgehen, sondern den neuesten Jahrgang der „National-Zeitung" lesen und auch andere Blätter, so würde er vielfach Aeußerungen finden von dem zunehmenden selbstbewußten und büreaukratischen Ton in der Eisenbahnverwaltung. Durch die hier vorgebrachten Beschwerden haben wir schon erreicht, daß die Behörden desavouirt sind in Bezug auf die Bedrohung des Petitionirens an sich, in Bezug auf Haussuchungen wegen Agitationen für Petitionen und in Bezug auf die Bedrohung der Korrespondenz mit Abgeordneten. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen hat dazu beigetragen, die Anlagen in auswärtigen Papieren zu vermehren. Gerade der Verstaatlichungsprozeß gehört zu den am wenigsten erfreulichen Vorgängen der Börse. Die Entwickelung des Sekundärbahnwesens wird durch harte Konzessionsbedingungen verhindert. Daß der Minister jetzt für Alles verantwortlich gemacht wird, bringt die Verstaatlichung mit sich. Die finanzielle Verantwortlichkeit verbietet die Dezentralisation über ei

gewisses Maß. Das Schablonisiren nimmt zu. Verlangte man doch schon zu Anfang des Jahres Berechnungen der Wagengestellungen im Herbst in den Industrierevieren. Der Minister spricht dem Abg. Büchtemann den Ueberblick ab. Ja, wenn ein früherer Eisenbahndirektor nicht einmal etwas vom Eisenbahnwesen versteht, wer denn sonst in diesem Hause? Wer versteht denn überhaupt noch etwas? Eigentlich doch nur der Minister selber. Aber auch er nur von dem Augenblick an, wo er Minister wird. Mit dem Amt bekommt er den Verstand. (Heiterkeit.) Indeß wenn man hier schon länger sitzt und Minister erlebt hat, wird man etwas kritischer in Bezug auf den Ueberblick der Herren Minister. Wie wurde nicht s. Z. der Itzenplitz gefeiert! Er hatte so viele Wohlthaten zu spenden, die Opposition konnte nicht gegen ihn aufkommen. Wo ist denn jetzt Itzenplitz? Heute wird noch Herr Maybach sein Wirken von 1871—73 getadelt. Es kam Herr Achenbach. Dieselbe Begeisterung für ihn, dieselbe gerühmte Abfertigung der Opposition in seinen Reden. Immer erkannten die Herren von der Rechten dem Minister im Amt den Preis des Kampfes zu. Eines schönen Tages aber erklärte eine noch höhere Autorität, daß auch er nicht den Ueberblick gehabt und dem Lande zum Schaffen gereicht habe. Seitdem hat Herr Achenbach niemals mehr über Eisenbahnen geredet, sondern ist ein stiller Mann geworden. So wird der gegenwärtige Herr Minister Maybach auch nicht ewig dauern, und je bedenklichere Erscheinungen bei der gegenwärtigen Eisenbahnpolitik schon jetzt hervortreten, desto lebendiger habe ich die Ueberzeugung, daß nicht allzulange Zeit vergehen wird, bis entgegengesetzte Ansichten vom Ministertische aus wieder maßgebend werden. Leider aber giebt es kein Ministerium, bei dem die nachtheiligen Wirkungen eines falschen Systems über die Person des zeitweiligen Ministers hinaus so fortdauernd und so dauernd die Volkswirthschaft schädigt, als gerade das Eisenbahnministerium. (Beifall links.)

Minister Maybach: Ich bin noch nicht im Besitze des stenographischen Berichtes. Ich hatte den Eindruck, daß Herr Richter sich über ein Verbot, liberale Zeitungen auszulegen, beklagt habe. Ein solches Verbot ist nicht erlassen. Wenn die „Hagener Zeitung“ sich in ihrem Rechte gekränkt fühlt, dann bleibt ihr die Beschwerde unbenommen; wenn sie begründet ist, werde ich Abhilfe schaffen. Mit den Bemerkungen über die formelle Haltung des Abg. Richter habe ich ihn nicht beleidigen wollen. Aber wenn er das Verhalten von Beamten ein unanständiges nannte, wenn er gesagt, wie tief die Regierung herabgestiegen sei, so muß ich mich dagegen wenden. Die Urtheile des Abg. Büchtemann würde ich mehr respektiren, wenn er nicht ein prinzipieller Freund der Privat- und ein prinzipieller Feind der Staatsbahnen wäre. Im Uebrigen hat Herr Richter nichts Neues gesagt und keine Bedenken vorgebracht, die uns abhalten könnten, auf dem betretenen Wege fortzuschreiten.

Damit schließt die Diskussion. Es folgen persönliche Bemerkungen. Die Vorlage wird darauf einer Kommission von 21 Mitgliedern überwiesen.

Schluß 4 Uhr. Nächste Sitzung Sonnabend 11 Uhr. (Gesetzentwürfe betr. die Sekundärbahnen, betr. die Eisenbahnräthe, betr. die Verwendung der Jahresüberschüsse, sowie 3 Berichte aus dem Ressort der Eisenbahn-Verwaltung.)

Telegraphische Nachrichten.

Wien, 3. Februar. In der heutigen Plenarsitzung der ungarischen Delegation wurde die Kreditforderung der Regierung berathen. Graf Andrassy bekämpfte die pessimistischen Anschauungen Apponyi's und wies darauf hin, daß es Frankreich mit Algier, Nordamerika mit den Indianern und den Engländern in Indien ähnlich ergehe. Der Aufstand sei von Dalmatien nach der Herzegowina gekommen, es folge daraus, daß der Aufstand ganz andere Dimensionen angenommen haben würde, wenn Bosnien und die Herzegowina von Oesterreich-Ungarn okkupirt wären. Graf Andrassy erinnerte ferner an die Zeit, wo 10 Millionen an die bosnischen Flüchtlinge gewendet worden seien, ohne daß man von der Türkei oder von den Christen einen Dank dafür gehabt habe. Die Nichtokkupation Bosniens und der Herzegowina werde zweifellos weit größere Gefahren nach sich gezogen haben. Der Reichsfinanzminister Szlavy bemerkte Apponyi gegenüber gleichfalls, daß derselbe die Situation zu schwarz male, man müsse dieselbe ohne Pessimismus männlich aufnehmen und bezwingen. Ministerpräsident Tisza legte Verwahrung dagegen ein, daß die Maßregeln der Regierung gegen die slawische Bewegung gerichtet seien. Im Interesse der Monarchie sei es nothwendig, die Entwickelung der Individualität der einzelnen Nationen zu schützen und er sympathisire mit diesen Bestrebungen, nur die panslawische Bewegung wolle die einzelnen Nationalitäten unterdrücken. Er verlange, daß die Schwierigkeiten der Lage erkannt und bewältigt würden. Schließlich wurde die weitere Berathung auf morgen vertagt.

Wien, 3. Februar. Die „Wiener Abendpost“ tadelt in einem längeren Artikel die Methode einiger wiener Journale, welche die pariser Börsenkrise so behandelten, als ob die Krise sich nicht in Paris, sondern in Wien zugetragen habe und welche bei dieser Gelegenheit die österreichische Regierung nach Kräften verunglimpften und in den Augen des Auslandes bloßstellten. Die „Abendpost“ sagt:

„Würde es sich bei diesen verzweifelten publizistischen Anstrengungen, die österreichische Regierung durchaus mit dem Niedergang eines französischen Bankinstituts in Verbindung zu bringen, nur um persönliche Fragen handeln, so hätte es sich nicht der Mühe verlohnt, sich mit solchen Pamphleten zu beschäftigen. Allein da man versucht, den Namen der Regierung und des Staates zu entweihen, so glauben wir dem Auslande, welches die Bedeutung derartiger journalistischer Produkte überschätzen könnte, eine Erklärung schuldig zu sein. Die österreichische Regierung trat, wie wir mit Bestimmtheit versichern können, nur ein einziges Mal mit der Union générale in Berührung, als es sich um die Ertheilung der Konzession für die Länderbank handelte. Diese Konzession wurde bewilligt, nachdem seitens der Union générale die möglichsten Bürgschaften geleistet worden waren, im Uebrigen wurden zwischen der österreichischen Regierung und der Union générale oder Bontoux keine wie immer gearteten Abmachungen gepflogen oder geplant. Demnach erscheint die Behauptung, die Union générale hätte in Oesterreich ein Monopol besessen, als plumpe frivole Erfindung.“

Die „Abendpost“ bezeichnet schließlich ein derartiges Benehmen einiger wiener Journale als geradezu unpatriotisch.

Wien, 3. Februar. [Offiziell.] Ein stärkeres Streifkommando unter dem Obersten Hotze beabsichtigte nach der Ersteigung und Sicherung des Rogoysattels in der Front die schwer zugängliche Stellung des Gros der Insurgenten auf Krbljina zu umgehen und mit der Garnison von Foca in Verbindung zu treten. In Varos erfuhr Oberst Hotze von einer stärkeren Ansammlung von Insurgenten zwischen Mrezica und Susjesno. Da nun zwischen den der Garnison von Foca entnommenen Besatzungen von Susjesno, Lokve, Brod und den Insurgenten kleinere Gefechte stattfanden, marschirte Oberst Hotze im Hinblick auf eine mögliche Bedrohung des wichtigen Punktes von Foca über Mrezica, Ustikolina — unter Verdrängung der Insurgenten — nach Foca, woselbst er gestern eintraf.

Paris, 3. Februar. Das Komptant-Geschäft ist fortwährend ein gutes. Hierdurch und da zugleich das Terminsgeschäft etwas belebter, gewinnt die Gesammtbörse an Kraft. Die egyptische Frage macht keinen Eindruck. Die Lage des Lyoner Platzes dagegen erscheint noch immer sehr schwierig.

In Folge der Verhaftung Bontoux' und Feder's ist die Versammlung der Aktionäre der „Union générale“ wieder abgesagt. Die Haft Bontoux' und Feder's ist aufrecht erhalten.

Verantwortlicher Redakteur: H. Bauer in Posen. —
Für den Inhalt der folgenden Mittheilungen und Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Gewinn-Liste der 4. Klasse 165. kgl. preuß. Klassen-Lotterie.

(Nur die Gewinne über 210 Mark sind den betreffenden Nummern in Parenthese beigefügt.)
(Ohne Gewähr.)

Berlin, 3. Februar. Bei der heute fortgesetzten Ziehung sind folgende Gewinne gezogen worden:

88 91 108 (300) 11 17 336 72 583 608 34 704 62 855 (600) 925 93 95. **1**042 46 59 112 22 253 80 302 20 33 443 (300) 63 646 768 853 (300) 67 (1500) 73 90 913 39 65 69 70. **2**048 64 161 227 86 342 43 (1500) 84 91 472 544 67 72 663 74 719 38 811 16 (300) 85 911. **3**001 14 132 209 33 (600) 428 45 (6000) 67 568 86 (300) 626 (300) 56 79 708 41 76 91 836 94 915 72 (300). **4**034 99 160 230 39 410 16 49 520 57 601 709 11 18 32 844 86 87 909 35. **5**008 43 65 93 164 97 215 (300) 381 441 (600) 45 (300) 55 718 35 62 839 98 913 18. **6**037 (3000) 57 125 54 66 443 78 95 510 643 751 81 847 67. **7**034 63 203 92 311 45 66 400 (300) 32 (300) 45 (600) 96 534 (300) 627 38 86 720 22 27 42 828 49 75 918 68. **8**001 283 94 313 51 (300) 498 502 27 72 99 (1500) 609 38 711 16 33 79 93 815 940 70 91. **9**067 68 161 73 201 18 49 82 (600) 311 77 516 30 49 62 72 97 608 39 718 (300) 819 911.

10000 26 (300) 51 145 (300) 48 270 94 355 (300) 69 88 517 38 55 631 707 30 86 809 18 21 47 (1500) 947 (300) 53 72. **11**003 60 69 78 90 105 56 219 74 79 301 31 (300) 36 54 431 (6000) 77 99 (600) 530 716 18 59 62 733 53 88 93 878 96 (300) 957. **12**043 221 (6000) 326 45 (300) 50 401 539 77 (1500) 79 628 92 810 23 36 43 (300) 84 935 (1500) 60 66. **13**009 22 64 142 63 (3000) 87 94 238 (300) 70 364 95 411 569 639 55 88 712 29 54 80 815 (600) 28. **14**107 37 80 93 351 54 81 90 406 52 80 509 17 (1500) 46 66 600 6 39 730 (300) 63 71 899 911 (300) 19 48 62 **15**068 195 243 56 347 431 82 89 568 645 736 88 93 809 20 21 66 912 18 73 83. **16**086 (600) 94 153 (3000) 67 97 289 (3000) 306 38 475 672 739 74 838 97 974 **17**021 136 42 256 324 94 408 13 16 41 87 570 632 41 49 844 908 40 54. **18**005 108 (600) 20 74 207 (600) 43 464 532 939 (600) 82. **19**008 48 81 137 39 47 87 214 39 57 70 73 85 304 428 (300) 597 636 708 30 (300) 833 69 99 908 12.

20036 41 171 (600) 92 215 91 316 21 414 27 40 519 783 860 96. **21**045 137 47 90 203 15 53 83 88 369 621 41 51 52 711 60 70 (600) 851 74 81 91 972. **22**058 69 97 134 64 69 79 93 329 92 537 94 617 (600) 66 712 (1500) 834 61 88 907 35 (300) 49 93 (300). **23**011 108 (300) 49 60 (300) 66 96 263 78 318 24 56 408 10 43 44 46 69 (300) 527 60 622 25 (3000) 57 748 836 67 (600) 78 922 (300) 33 45 55 (300) 67. **24**027 141 (300) 75 209 (300) 23 27 33 49 311 23 26 89 (600) 449 51 (3000) 66 596 (1500) 616 77 728 59 811 33 925 93. **25**118 (15000) 65 202 43 302 4 10 (300) 42 59 (300) 61 67 68 413 (300) 59 (300) 86 (300) 529 (600) 33 72 615 (600) 23 718 80 897 98 968 72. **26**177 311 66 67 83 99 414 45 57 513 62 78 (3000) 84 625 720 814 71 83 903 5 (600) 37 47 81 87. **27**023 27 (300) 215 27 38 62 (300) 79 (3000) 343 44 (300) 415 77 518 89 669 (300) 718 56 98 (300) 921. **28**036 61 63 111 24 59 61 96 206 7 14 31 38 41 345 431 74 512 60 84 686 783 812 (600) 18 30 95. **29**031 (1500) 35 112 55 75 206 44 377 91 467 555 752 63 816 26.

30091 110 56 289 314 16 (300) 22 462 636 47 99 717 850 67 79 89 (3000) 914 64. **31**056 105 328 70 444 63 529 38 53 62 (1500) 627 35 39 69 831 (600) 956 58 62 (300). **32**192 205 6 33 69 303 58 80 457 (300) 525 619 99 738 895 998. **33**055 100 204 (300) 61 76 77 90 301 88 406 14 15 19 85 551 68 628 47 65 91 737 40 67 79 (1500) 836 65 (300) 76 915 35 87 90 91. **34**082 159 90 285 (3000) 92 421 33 533 44 (600) 50 (300) 723 93 (300) 97 829 34 91 998. **35**009 45 (3000) 53 160 72 287 382 (300) 458 548 667 705 41 824 37 67 953. **36**004 (3000) 35 40 48 72 122 33 69 77 201 (300) 6 16 (3000) 18 (300) 26 76 336 40 82 468 88 574 90 632 34 53 81 835 66 908 65. **37**027 63 133 (600) 82 305 401 (1500) 51 598 603 12 14 18 47 (300) 55 714 46 55 64 87 856 937 50 82. **38**007 25 291 (1500) 313 (600) 45 455 538 61 870 (1500) 928 (300) 65 76. **39**076 (300) 228 37 50 335 74 78 90 420 (300) 48 68 (300) 571 691 795 805 10 11 81 88 912 30 62 94.

40024 43 80 133 48 201 41 67 315 59 63 69 71 429 61 688 (3000) 768 (600) 801 2 16 66 901 4 78 93. **41**010 94 119 33 82 92 237 38 341 (3000) 421 529 (300) 41 73 (3000) 619 (300) 33 48 86 96 (300) 759 (300) 79 835 995. **42**018 35 87 (300) 94 (3000) 151 (300) 60 314 56 417 32 511 74 759 80 91 (3000) 943 63. **43**003 37 180 278 562 (600) 82 615 82 782 86 88 858 (1500) 984. **44**033 66 79 84 89 209 (300) 44 70 97 394 492 641 (300) 64 79 (3000) 87 702 66 (300) 803 7 58 964 75 (300). **45**007 8 77 140 (1500) 208 23 39 88 313 17 34 54 (1500) 64 429 (300) 570 614 72 811 21 37 41 53 916 (300) 41 63 87. **46**001 (300) 74 182 92 225 (600) 78 (300) 93 305 45 46 (600) 405 24 86 96 517 94 669 709 41 92 863. **47**012 103 18 202 6 20 39 335 83 516 631 46 73 96 706 23 83 808 21. **48**035 41 (300) 44 118 69 84 (1500) 213 43 (3000) 46 54 329 96 403 521 84 89 641 51 (600) 57 (3000) 700 803 5 32 (1500) 912 23 (300). **49**014 (1500) 125 30 300 5 6 7 461 509 24 46 56 684 (300) 728 58 70 82 805 18 76 87 94 906 15 59 (600).

50050 62 77 99 (300) 155 (3000) 58 291 92 407 (300) 25 53 (600) 59 60 70 92 510 (300) 21 (300) 59 707 87 817 21 39 968 87. **51**019 131 48 (300) 92 (300) 94 200 329 59 (300) 80 (300) 491 519 744 59 938 51 (1500). **52**098 110 76 241 374 79 490 591 603 93 810 19 75 931 69 71. **53**007 58 74 79 (3000) 109 91 347 72 (300) 83 85 430 76 544 639 (600) 43 729 810 50 903 47 60 90. **54**029 83 (3000) 102 (600) 5 70 320 53 425 46 (300) 579 92 682 777 884 998. **55**058 84 (300) 190 (600) 92 251 (300) 58 66 318 81 418 35 564 (600) 622 (3000) 714 73 895. **56**016 30 57 64 120 48 215 51 354 93 411 (600) 99 603 (600) 87 717 (300) 27 74 76 93 802 81 90 94 96 906 65 73. **57**004 7 9 26 (600) 69 (1500) 70 (3000) 158 286 (600) 300 50 60 83 441 66 668 723 (600) 34 60 (300) 93 815 (3000) 42 913 57. **58**022 60 72 172 270 397 428 57 525 699 703 5 29 (300) 953 64 (300) 97. **59**005 37 66 148 67 241 (600) 43 61 305 35 58 71 75 92 420 61 73 87 571 622 66 97 808 (600) 38 47 903.

60005 96 145 (300) 69 93 (3000) 201 392 408 58 602 (600) 6 25 51 89 736 46 47 85 812 (600) 39 937 38 43 (300) 63 (1500) 66 84. **61**031 50 141 57 240 (3000) 322 25 93 414 81 (3000) 538 50 92 642 75 (300) 720 (300) 838 62 64 (3000) 73 82 94 908 (600). **62**118 (600) 284 89 361 405 53 57 65 (3000) 83 513 25 93 603 (600) 751 74 907 (1500) 60 67. **63**017 40 44 (300) 67 99 118 88 239 79 308 47 62 63 95 519 614 41 75 774 823 48 962 67. **64**017 96 138 45 (300) 298 313 48 (300) 99 442 57 521 664 (300) 65 (600) 763 821 99 919 83. **65**017 67 160 244 50 73 533 49 63 78 608 30 (1500) 36 55 64 710 58 76 82 94 815 20 37 917. **66**245 (3000) 73 428 504 31 86 96 621 806 44 61 79 84 88 999. **67**089 198 (300) 212 68 83 98 386 (300) 444 75 82 542 61 631 55 64 713 826 43 48 51 84 (300) 85 97 910 71. **68**066 72 156 (3000) 210 73 325 52 427 505 22 (600) 25 34 622 (3000) 705 (3000) 58 (300) 74 83 878 (600) 89 941 91. **69**024 41 61 (3000) 68 91 98 (1500) 99 183 228 63 358 62 451 71 (300) 598 677 92 (300) 94 740 67 70 828 924 47 88 (300).

70040 68 76 101 21 65 91 92 95 (600) 209 307 19 94 446 73 84 648 66 85 755 896 944 63 76. **71**023 54 88 161 (300) 73 203 (300) 53 78 307 33 67 426 71 592 687 707 859 68 (600) 81 933. **72**033 235 (600) 46 49 60 72 (300) 440 63 (300) 96 523 59 99 600 24 39 82 701 61 66 854 935. **73**054 91 195 204 (300) 81 326 (300) 454 84 88 (300) 504 35 (600) 40 46 645 722 805 15 21 39 47 907. **74**107 59 (600) 82 (600) 219 40 50 52 75 352 60 (3000) 69 408 77 522 40 97 650 64 66 754 74 802 35 44 55 901 89. **75**004 11 56 133 51 62 209 78 95 313 21 43 71 524 41 690 707 10 37 70 (3000) 809 46 76 89 931 87. **76**101 6 (3000) 97 233 37 309 28 422 71 (600) 628 71 86 731 97 995. **77**014 (600) 128 94 (300) 212 15 (600) 19 58 (300) 85 342 46 94 440 547 686 708 16 892 (300) 974 99. **78**062 86 (1500) 100 41 56 67 (300) 311 47 424 51 54 (600) 80 (300) 92 510 (300) 45 608 41 (600) 97 (1500) 736 95 871 (3000) 76 (3000) 89 920 42 (300) 61. **79**050 96 (300) 135 79 213 31 (1500) 43 52 59 70 302 14 406 7 43 (300) 51 79 510 44 52 95 600 93 742 (600) 45 828.

80110 58 88 410 11 77 512 36 99 (300) 642 44 53 710 51 845 940 62 85 (300). **81**069 129 214 26 29 305 73 460 81 (600) 521 31 51 74 78 (300) 621 (300) 46 66 78 779 (1500) 835 44 61 900 26 85 (1500). **82**046 54 104 33 35 99 315 87 414 90 (600) 535 53 74 83 613 75 780 89 816 (600) 44 916 78. **83**243 85 (300) 98 99 300 (300) 71 473 (1500) 74 547 63 80 84 710 13 803 (150,000) 939 (3000) 93. **84**065 219 (1500) 59 75 336 87 (300) 401 12 50 80 504 34 740 66 75 95 807 952. **85**006 59 93 128 73 307 403 (600) 25 68 528 (300) 669 723 876 925 (300) 36 60 74. **86**042 79 (300) 191 202 16 19 93 300 22 59 480 (30,000) 597 620 53 (300) 56 75 742 848 (300) 900 11 53. **87**015 (600) 57 76 87 115 25 41 49 93 377 418 36 560 606 38 95 750 79 985. **88**001 95 (300) 115 32 (300) 67 (3000) 78 83 205 95 339 68 87 440 525 (1500) 28 613 (300) 711 25 807 (600) 44 75 966 (300) 81. **89**015 64 (1500) 150 66 (600) 201 4 (300) 15 (3000) 72 89 332 56 75 81 86 479 531 (3000) 663 704 62 89 814 85 940 48 62.

90020 58 175 82 442 64 86 527 30 38 41 55 620 46 (300) 70 79 81 716 25 27 817 68 (300) 921. **91**010 219 51 54 307 8 86 473 (300) 549 50 65 616 (300) 50 60 64 70 712 15 30 (300) 42 77 98 805 937 87. **92**026 47 110 (300) 32 33 213 17 43 (1500) 573 96 654 65 701 849 901 51. **93**036 63 83 159 86 283 96 388 496 (600) 525 73 (300) 623 (1500) 31 63 78 89 759 87 816 62 925 (300) 33 86. **94**078 212 81 332 41 483 (300) 96 520 61 77 612 44 95 807 56 (300) 98.

Meteorologische Beobachtungen zu Posen im Februar.

Datum Stunde	Barometer auf 0 Gr. reduz. in mm. 82 m Seehöhe	Wind.	Wetter.	Temp. i. Celf. Grad.
3. Nachm. 2	770,6	W schwach	bewölkt	+2,2
3. Abnds. 10	769,1	Windstille	heiter	—3,9
4. Morgs. 6	766,7	NW schwach	trübe Reif	—4,9

Am 3. Wärme-Maximum + 2°8 Celf.
" " Wärme-Minimum — 6°2 "

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 3. Februar Morgens 1,08 Meter.
" " 3. " Mittags 0,92 "
" " 4. " Morgens 0,80 "

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Frankfurt a. M., 3. Februar (Schluß-Course.) Schluß schwächer. Lond. Wechsel 20,48. Pariser do. 81,35. Wiener do. 170,70, K.-M. St.-A. —. Rheinische do. —. Heff. Ludwigsb. 101½. K.-M.-Pr.-Anth. 128. Reichsanl. 100⅞. Reichsbank 149¼. Darmstb. 157½. Meininger B. 90. Oest.-ung. Bk. 706,50. Kreditaktien 273½ Silberrente 65½. Papierrente 63½. Goldrente 79½. Ung. Goldrente 74⅞. 1860er Loose 121⅞. 1864er Loose 329,00. Ung. Staatsl. 228,00 do. Ostb.-Obl. II 93⅞. Böhm. Westbahn 262. Elisabethb. —. Nordwestbahn 183½. Galizier 254. Franzosen 263½. Lombarden 109. Italiener 87½. 1877er Russen 88¼. 1880er Russen 71⅞. II. Orientanl. 58⅛. Zentr.-Pacific 111⅞. Diskonto-Kommandit —. III. Orientanl. 58⅛. Wiener Bankverein 106, ungarische Papierrente —. Buschtiehrader — Junge Dresdner —.

Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 273¼, Franzosen 265, Galizier 255¼, Lombarden 109¼. II. Orientanl. —, III. Orientanl. —, österr. Goldrente —.

Newyork, 2. Februar. (Schlußkurse.) Wechsel auf Berlin 94¾, Wechsel auf London 4,83¾, Wechsel auf Paris 5,17½, 3½proz. fundirte Anleihe 102½, 4prozentige fundirte Anleihe von 1877 118, Erie-Bahn 39¾, Zentral-Pacific 113½, Newyork Zentralbahn 131, Chicago-Eisenbahn 142½. Cable Transfers 4,91.

Geld leicht, für Regierungssicherheiten 2 Prozent, für andere Sicherheiten 3 Prozent.

Produkten-Kurse.

Bremen, 3. Februar. Petroleum. (Schlußbericht) Fest. — Standard white loco 7,20 bez u. Br., pr. März 7,35 Br., per April 7,45 Br., per Mai 7,55 Br., pr. August-Dezember 8,30 Br.

Hamburg, 3. Februar. Getreidemarkt. Weizen loco und auf Termine ruhig. Roggen loco still, auf Termine ruhig. Weizen per April-Mai 227,00 Br., 226,00 Gd., per Mai-Juni 227,00 Br., 226,00 Gd. Roggen per April-Mai 165,00 Br., 164,00 Gd., per Mai-Juni 162,00 Br., 161,00 Gd. Hafer fest. Gerste matt. Rüböl fest, loco 58,50, per Mai 58,50. — Spiritus unveränd., per Februar 40 Br., per März-April 40 Br., per April-Mai 40 Br., per Mai-Juni 40 Br. — Kaffee stetig, Umsatz 1500 Sack. — Petroleum fest, Standard white loco 7,40 Br., 7,30 Gd., per Februar 7,25 Gd., per August-Dezember 8,25 Gd. — Wetter: Schön.

Petersburg, 3. Februar. Produktenmarkt. Talg loco 62,00, pr. August —,—. Weizen loco 15,75. Roggen loco 10,50. Hafer loco 5,25. Hanf loco 34,00. Leinsaat (9 Pud) loco 14,25. — Wetter: Milde.

Newyork, 2. Februar. Waarenbericht. Baumwolle in Newyork 12, do. in New-Orleans 11⅞, Petroleum in Newyork 7¼ Gd.*), do. in Philadelphia 7⅛ Gd., rohes Petroleum 6¾, do. Pipe line Certificates — D. 88 C. Mehl 5 D. 45 C. Rother Winterweizen loko 1 D. 45 C. do. per laufenden Monat 1 D. 44⅞ C., do. per März 1 D. 47⅞ C., do pr. April 1 D. 49¼ C., Mais (old mixed) 70 C. Zucker (Fair refining Muscovados) 6⅞. Kaffee (Rio-) 9½. Schmalz Marke (Wilcox) 11 9/16, do. Fairbanks 11 9/16, do. Rohe u. Brothers 11½, Speck (short clear) 9¾ C. Getreidefracht 4.

*) Für Wiederverkäufer in Newyork frühe Lieferung zu 7⅛ offer

Produkten-Börse.

Berlin, 3. Februar. Wind: NW. Wetter: Prachtvoll. Weizen per 1000 Kilo loko 202—235 M. nach Qualität gefordert, abgel. Anmeld. — bezahlt, defekter Polnischer — Mark ab Bahn, per Februar — bezahlt, per Februar-März — M. bez., per April-Mai 225½ M. bezahlt, per Mai-Juni 226 M. bezahlt, Juni-Juli 226 bez., Juli-August 218½ bez., Sept.-Oktbr. 215 Geld. Gd. Gek. — Ztr. Regulirungspreis — Mark. — Roggen per 1000 Kilo loko 172—182 M. nach Qualität gefordert, inländischer 176 bis 179 a. B. bez., feiner inländischer — Mark ab Bahn bezahlt, exqu. do. — M. ab B. bez., geringer russ. — ab B. bez., alter — Mark ab B. bezahlt, russischer und polnischer 174—177½ Mark a. B. bezahlt, per Februar 177—176½ M. bezahlt, per Februar-März 175—174½ bez., per April-Mai 172½—171½ M. bezahlt, per Mai-Juni 169½—169¼ M. bezahlt, per Juni-Juli 167½—166½ M. bezahlt. Gekündigt — Ztr. Regulirungspreis — Mark. — Gerste per 1000 Kilo loko 133—200 Mark nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loko 138—172 M. nach Qualität gefordert, russischer und polnischer 139 bis 149 M. bezahlt, ost- und westpreußischer 143—157 M. bezahlt, pommerscher und Uckermärker 143—152 bezahlt, schlesischer 151—158 bez., böhmischer 151—158 M. bezahlt, do. fein 160—163 bez., feine weiß mecklenburgischer — ab B. bez., per Februar — M. bez., per April-Mai 144½—144 M. per Mai-Juni 145 bezahlt, per Juni-Juli 146 M. bez. Gekündigt — Zentnr. Regulirungspreis — Mark. — Erbsen per 1000 Kilo Kochwaare 170—215 M., Futterwaare 156 bis 164 Mark. — Mais per 1000 Kilo loko 143—153 nach Qualität gefordert, per Februar — Mark, Februar-März — M., per April-Mai 140½ Mark, per Mai-Juni 139 Mark. Gekünd. — Ztnr. Regulirungspreis — M. — Weizenmehl per 100 Kilogramm brutto 00: 32,00 bis 30,50 Mark, 0: 29,50—28,50 M., 0/1: 28,50 bis 27,50 Mark. — Roggenmehl inkl. Sack 0: 25,75 bis 24,75 Mark, 0/1: 24,25 bis 23,25 M., per Februar 24,10—24,00 bez., per Februar-März 23,90 bis 23,80 bezahlt, per April-Mai 23,70—23,65 bez., per Mai-Juni 23,35—23,30 bez., per Juni-Juli 23,10—23,00 bez., per Juli-August 22,70 Mark bezahlt. Gekündigt 500 Zentner. Regulirungspreis 24 Mark. — Oelsaat per 1000 Kilo. — Mark. — Winterraps — M., Winterrübsen — Mark. — Rüböl per 100 Kilo loko ohne Faß 56,0 M., mit Faß 56,3 M., per Februar 56,0 Mark, per Februar-März 56,0 Mark, per März-April — Mark bez., April-Mai 56,4 M. bezahlt, Mai-Juni 56,7 bezahlt, September-Oktober 57,0 bez. Gekündigt — Ztr. Regulirungspr. — M. — Leinöl 100 Kilo loko — B. — Petroleum per 100 Kilo loko 24,8 Mark, per Februar 24,3 M. bezahlt, per Februar-März 24,2 M. bezahlt, per April-Mai 24,2 M. bezahlt, per Mai-Juni — Mark, per September-Oktober 25,3 M. bezahlt. — Gekündigt — Zentner. Regulirungspreis — Mark — Spiritus per 100 Liter loko ohne Faß 47,8 M. bez., per Februar 48,7—48,8 bez., per Februar-März 48,7—48,8 bez., per März-April — bez., per April-Mai 49,6—49,8 bez., per Mai —, per Mai-Juni 49,8—49,7—50,0 bezahlt, per Juni — bez., per Juni-Juli 50,8—51,0 bez., per Juli-August 51,8—52,0 bez., per August-September 52,3—52,5 bezahlt. Gekündigt 30,000 Liter. Regulirungspreis 48,7 Mark. (B. B.-Z.)

Stettin, 3. Februar. [An der Börse.] Wetter: Schön. + 1 Gr. R. Barom 28,11. Wind: WSW. Morgens — 6 Gr. R. Weizen matter, per 1000 Kilo loko gelber inländischer 210 bis 224 Mark, geringer —, — Mark bez., weißer 212 bis 225 Mark per April-Mai 226,5 M. Brief, 226 Gd., per Mai-Juni 227 M. bez., Juni-Juli 226,5 bez. Roggen matter, per 1000 Kilo loko inländischer 168 bis 170 Mark, abgelaufene Anmeldungen — M. bez., defekter — M. bez. per Februar 171 M., nom., per April-Mai 17 bis 170,5 Mark bez., per Mai-Juni 168 M. bez., per Juni-Ju 166—165,5 Mark bz., Gerste unverändert, per 1000 Kilo loko Bro 152 bis 160 Mark, Futter- 130 bis 135 Mark, geringere — Schlesische — Mark. — Hafer unverändert, per 1000 Kilo inländischer — Mark, Pommerscher 145—150 Mark, Russischer — Schwedischer — M. bez., per April-Mai —,— M. bez., per Juni —,— M. — Erbsen ohne Handel. — Mais ohne Han — Winterrübsen fest, per 1000 Kilo per April-Mai 270 Ma bez., per Sept.-Oktober 265 M. bez. — Rüböl geschäftslos, per 100 Kilo loko ohne Faß bei Kleinigkeiten flüssiges 56,5 M. Br., kurze Lieferung — M., per Februar 55,5 M. Br., per April-Mai 56 Mark Brief, per Mai-Juni —, September-Oktober 56,5 Mark Br. — Winterraps per 1000 Kilo — Mark. — Spiritus ruhiger, per 10,000 Liter-pCt. loko ohne Faß 46,4 M. bez., mit Faß — bez., kurze Lieferung, ohne Faß — M. bezahlt, per Februar 47,5 M. nom., per April-Mai 49,5—49,2—49,4 M. bez. B. und Gd., per Mai-Juni 49,8 M. Br. u. Gd., per Juni-Juli 50,3 M. bezahlt., per Juli-August 51,2—51 M. bez. — Angemeldet: 2000 Ztr. Roggen. Regulirungspreise: Weizen — M., Roggen 171 M. Rüböl 55,5 M., Spiritus 47,5 M., Rübsen — M. Petroleum loko 8,1 M. tr. bez., Regulirungspreis 8,1 M. tr. (Ostsee-Ztg.)

Berlin, 3. Februar. Obgleich die Börse einen wohlthätigen Halt in der Haussebewegung, die gestern doch einen zu stürmischen Charakter trug, machte, so zeigte sie nichts desto weniger eine durchaus feste Physiognomie. Bei Beginn des Geschäftes setzten die Haupt-Spekulationspapiere mit kleinen Erhöhungen ein, doch bewirkten bald eintretende Realisations-Verkäufe eine allgemeine Abschwächung, und einige Zeit lang wollte es den Anschein gewinnen, als wäre die treibende Kraft nicht stark genug, um der Hausse weitere Unterstützung bieten zu können. Einige Besorgniß hatte der Umstand hervorgerufen, daß heute in Paris Zahltag ist und man glaubte dem gegenüber einige Zurückhaltung als geboten ansehen zu müssen. Als aber die eintreffenden wiener Depeschen fortgesetzt eine recht feste Tendenz und immer von neuem steigende Kurse meldeten, fand auch hier ein Umschwung in der Stimmung statt. Der heute publizirte Ausweis der Reichsbank zeigt eine Zunahme der Anlagen um 46 Millionen Mark und ist dies in Rücksicht auf die enormen Schwierigkeiten, die sich bei der Januarliquidation aufthürmten, auch nur eine mäßige Zunahme. Auf die Position der Bank selbst blieb dieser Geldabzug ohne Einfluß, da der Bank im Giroverkehr 51½ Millionen Mark zugeflossen sind. Der Baarvorrath hat nach dem Ausweis nur eine Verminderung von 4½ Millionen Mark erfahren, doch spiegeln sich hierin nicht vollständig die Bewegungen wieder, die in den letzten Tagen am Geldmarkte sich vollzogen. Der Verkehr an der Börse blieb etwas eingeschränkt und erstreckte sich in der Hauptsache fast ausschließlich auf die Spielpapiere; doch soll hiermit nicht gesagt sein, daß nicht auch einzelne Kassepapiere zu nennen wären, in denen ein ganz belebter Verkehr sich entwickelt hätte. Es sind dies dieselben Devisen, die wir schon seit einiger Zeit täglich als bevorzugt anzuführen haben. Anlage-Effekten wurden weniger an den Umsätzen betheiligt. — Per Ultimo Februar notiren: Franzosen 527,50—525—534—531, Lombarden 218—216—221,50—220½, Kredit-Aktien 550—552,50 bis 552—546,50, Wiener Bank-Verein 212—211—212, Darmstädter Bank 156—156,75—156,25—157—156,75, Diskonto-Kommandit-Antheile 191—193,50—193, Deutsche Bank 150,75—25—50—151,70—151,25, Dortmunder Union 97,10—96,50—98,10, Laurahütte 117,25—116,75 bis 118,10—117,70. Der Schluß war schwach. Privat-Diskont 4½ Prozent.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 3 Februar 1882.

Preußische Fonds- und Geld-Course.

Preuß. Cons. Anl.	4½	105,00	bz
do. neue 1876	4	101,10	bz
Staats-Anleihe	4	101,10	bz
Staats-Schuldsch.	3½	99,00	bz
Od.-Deichb.-Obl.	4½	100,75	bz
Berl. Stadt-Obl.	4½	102,40	B
do. do.	3½	95,25	G
Schldv. d. B. Kfm.	4½		
Pfandbriefe:			
Berliner	5	109,00	G
do.	4½	104,25	bz
Landsch. Central	4	100,40	bzG
Kur- u. Neumärk.	3½	95,00	bz
do neue	3½	91,25	bz
do.	4	100,00	bz
do. neue	4½		
N. Brandbg. Kred.	4		
Ostpreußische	3½	89,90	bz
do.	4	100,25	bz
do.	4		
Westpr. rittersch.	3½	89,80	G
do.	4	100,70	G
do. I. B.	4	100,25	B
do. II. Serie	4½	103,75	bzG
Neuldsch. II. Serie	4	100,20	G
do. do.	4½	103,90	bz
Posensche, neue	4	100,25	G
Sächsische	4	100,30	G
Pommersche	3½	89,80	bz
do.	4	100,25	bz
do.	4½	101,70	B
Schlesische altl.	3½		
do. alte A.	4		
do. neue I.	4		
Rentenbriefe:			
Kur- u. Neumärk.	4	100,30	bz
Pommersche	4	100,40	bz
Posensche	4	100,30	bz
Preußische	4	100,30	bzG
Rhein- u. Westfäl.	4	100,90	G
Sächsische	4	100,25	bzB
Schlesische	4	100,25	bzG
20-Frankstück			
do. 500 Gr.			
Dollars		4,18	bzG
Imperials		16,67	G
do. 500 Gr.		13,96	G
Engl. Banknoten		20,44	bz
do. einlösb. Leipz.			
Französ. Banknot.		81,65	bz
Oesterr. Banknot.		170,90	bz
do. Silbergulden			
Russ. Noten 100 Rbl		208,25	bz

Deutsche Fonds.

Dtsch. Reichs-Anl.	4	101,00	bzG
P.-A. v. 55 a 100 Th.	3½	142,60	G
Hess. Prsch. a 40 Th.	—	301,75	bz
Bad. Pr.-A. v. 67.	4	135,50	bzB
do. 35 fl. Oblig.	—	217,00	G
Bair. Präm.-Anl.	4	136,50	G
Braunsch. 20 thl.-L.	—	101,10	bz
Brem. Anl. v. 1874	4	100,40	G
Cöln-Md-Pr.-Anl.	3½	128,50	bzB
Dess. St.-Pr.-Anl.	3½	123,90	B
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	120,10	bz
do. II Abth.	5	118,25	bzB
Hamb. 50-Thlr.-L.	3	188,00	B
Lübecker Pr.-Anl.	3½	179,50	bz
Mecklb. Eisenbhanl.	3½	93,50	bzG
Meininger Loose	—	27,30	B
do. Pr.-Pfdbr.	4	118,00	bz
Oldenburger Loose	3	149,70	B
D.-G.-C.-B-Pf. 110	4½	105,00	bz
do. do.	4	95,90	bz
Dtsch. Hypoth. unk.	5	104,10	bz
do. do.	4½	102,40	bz
Mein. Hyp.-Pf.	4½	101,00	B
Nrdd. Grdkr.-H.-A.	5	100,25	bz
Pomm. Hyp.-Pfdbr.			
Pomm. H.-B. I. 120	5	105,75	G
do. II. IV. 110	5	103,40	bz
Pomm. III. rkz. 100	5	99,10	bz
Pr. C.-B.-H.-Br. rz.			
do. do. 110	5	113,50	bzB
do. do. 110	4½	107,10	G
Pr. C.-B.-Pfdbr. 100	5	105,8	bz
do. do. rückz. 100	4½	103,00	bz
do (1872 u. 74)	4		
do. (1872 u. 73)	5		
do. (1874)	5		
Pr. Hyp.-A.-B. 120	4½	104,75	bz
do. II. rkz. 100	5	100,00	G
Schles. Bod.-Kred.	5	102,90	G
do. do.	4½	105,80	bz
Stettiner Nat.-Hyp.	5	100,20	bzB
do. do.	4½	102,75	bzG
Kruppsche Obligat.	5	109,50	bzG

Ausländische Fonds.

Amerik. gek. 1881	6		
do. do. 1885	6		
do. Bds. (fund.)	5		
Norweger Anleihe	4½		
Newyork. Std.-Anl.	6		
Oesterr. Goldrente	4	79,50	bzB
do. Pap.-Rente	4½	63,50	bzG
do. Silber-Rente	4½	64,90	bzB
do. 250 fl. 1854	4		
do. Cr. 100 fl. 1858	—		
do. Lott.-A. v. 1860	5	120,90	bz
do. do. v. 1864	—		
Ungar. Goldrente	6	101,90	bzB
do. St.-Eisb.-Akt.	5	94,60	bzB
do. Loose	—	227,00	bzG
Italienische Rente	5	87,60	bz
do. Tab.-Oblg.	6		
Rumänier	8		
Finnische Loose	—	50,00	bz
Russ. Centr.-Bod.	5	76,00	bzG
do. Boden-Credit	5	82,90	bzB
do Engl. A. 1822	5	85,00	bz
do. do. A. v. 1862	5	85,60	bz
Russ. fund. A. 1870	5		
Russ. cons. A. 1871	5	85,10	bz
do. do. 1872	5	85,70	bz
do. do. 1875	4½		
do. do. 1877	5	90,75	bz
do. do. 1880	4	71,60	bz
do. Pr.-A. v. 1864	5	142,60	bz
do. do. v. 1866	5	141,10	bz
do. 5. A. Stiegl.	5		
do. 6. do. do.	5	84,10	bz
do. Pol. Sch.-Obl.	4	83,70	B
do. do. kleine	4		
Poln. Pfandbr.	5	64,25	bz
do. do.	5		
do. Liquidat.	4	56,00	bz
Türk. Anl. v. 1865	—	11,90	bz
do. do. v. 1869	6		
do. Loose vollgez.	3		

***) Wechsel-Course.**

Amsterd. 100 fl. 8 T.		
do. 100 fl. 2 M.		
London 1 Lstr. 8 T.		
do. do. 3 M.		
Paris 100 Fr. 8 T.		
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.		
do. do. 100 F. 2 M.		
Wien öst. Währ. 8 T.	170,50	bz
Wien. öst. Währ. 2 M.	169,65	bz
Petersb. 100 R. 3 W.	207,15	bz
do. 100 R. 3 M.	205,75	bz
Warschau 100 R 8 T.	207,90	bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 6, für Lombard 7 pCt., Bankdiskonto in Amsterdam 5, Bremen —, Brüssel 9, Frankfurt a. M. 4½, Hamburg —, Leipzig —, London 6, Paris 5, Petersburg 6, Wien 4 pCt.

Bank- u. Kredit-Aktien.

Badische Bank	4	112,50	G
Bk. f. Rheinl. u. Westf	4		
Bk. f. Sprit- u. Pr.-H.	4	69,00	bzB
Berl. Handels-Ges.	4	114,50	bzG
do. Kassen-Verein.	4	197,50	bzG
Breslauer Disk.-Bk.	4	92,75	bzB
Centralbk. f. B.	4		
Centralbk. f. J. u. H.			
Coburger Credit-B.	4	86,90	bz
Cöln. Wechslerbank	4	95,50	bzG
Danziger Privatb.	4	108,10	G
Darmstädter Bank	4	157,50	bzB
do. Zettelbank	4	107,10	G
Dessauer Creditb.	4	95,00	G
do. Landesbank	4	119,00	G
Deutsche Bank	4	151,90	bz
do. Genossensch.	4	129,75	bzG
do. Hyp.-Bank.	4	88,50	G
do. Reichsbank.	4½	148,10	bzG
Disconto-Comm.	4	193,50	bzG
Geraer Bank	4	92,00	bz
do. Handelsb.	4	91,00	G
Gothaer Privatbk.	4	118,00	bzB
do. Grundkredb.	4	92,50	G
Hypothek (Hübner)	4		
Königsb. Vereinsb.	4	95,75	G
Leipziger Creditb.	4	156,25	bzG
do. Discontob.	4	112,00	bzB
Magdeb. Privatb.	4	118,75	bz
Mecklb. Bodencred.	4		
do. Hypoth.-B.	fr.	95,50	bz
Meining. Creditbk.	4	89,25	bzG
do. Hypothekenbk.	4	92,10	bz
Niederlausitzer Bank	4	94,10	G
Norddeutsche Bank	4	172,50	B
Nordd. Grundkredit	4	51,00	bzG
Oesterr. Kredit	4		
Petersb. Intern. Bk.	4	99,00	G
Posen. Landwirthsch	4		
Posener Prov.-Bank		122,40	B
Posener Spritaktien	4		
Preuß. Bank-Anth.	4½		
do. Bodenkredit	4	109,50	bzG
do. Centralbdn.	4	121,75	bzG
do. Hyp.-Spielh.	4	84,50	bzG
Produkt.-Handelsbk	4	75,75	bzG
Sächsische Bank	4	126,50	bzB
Schaaffhaus. Bankv.	4	88,90	bz
Schles. Bankverein	4	109,75	bzG
Südd. Bodenkredit	4	135,50	G

Industrie-Aktien.

Brauerei Patzenhof.	4		
Dannenb. Kattun.	4		
Deutsche Bauges.	4	60,00	bzG
Dtsch. Eisenb.-Bau	4		
Dtsch. Stahl- u. Eis.	4		
Donnersmarckhütte	4	59,90	bz
Dortmunder Union	4	14,50	B
Egells Masch.-Akt.	4	27,25	bz
Erdmannsd. Spinn.	4	36,90	G
Flora f. Charlottenb.	4		
Frist u. Roßm. Näh.	4	81,00	bzG
Gelsenkirch.-Bergw.	4	127,00	bzG
Georg-Marienhütte	4	92,50	G
Hibernia u. Shamr.	4	88,75	G
Immobilien (Berl.)	4	80,75	G
Kramsta, Leinen-F.	4	95,00	bzB
Lauchhammer	4	31,00	bzB
Laurahütte	4	118,60	bz
Luise Tiefb.-Bergw.	4	42,00	bzB
Magdeburg. Bergw.	4		
Marienhüt. Bergw.	4	52,00	B
Menden u. Schw. B.	4	72,00	bzG
Oberschl. Eis.-Bed.		51,50	bzG
Ostend	4		
Phönix B.-A. Lit. A	4	84,10	bzG
Phönix B.-A. Lit. B.	4	[illegible]	G
Redenhütte conf.	4		
Rhein.-Nass. Bergw.	4	70,00	G
Rhein.-Westf. Ind.	4		
Stobwasser Lampen	4	21,50	bz
Unter den Linden	4	14,50	bzG
Wöhlert Maschinen	4	20,25	G

Eisenbahn-Stamm-Aktien.

Aachen-Mastricht	4	51,50	bz
Altona-Kiel	4	203,90	bzG
Bergisch-Märkische	4	122,75	bzG
Berlin-Anhalt	4	146,75	bzG
Berlin-Dresden	4	14,90	bz
Berlin-Görlitz	4	33,80	bz
Berlin-Hamburg	4	310,00	bzG
Bresl.-Schw.-Frbg	4	95,50	bz
Hall.-Sorau-Guben	4	21,00	bzG
Märkisch-Posener	4	35,50	bzG
Magdeburg-Leipzig	4		
do. do. Lit. B.	4		
Nordhausen-Erfurt	4	28,50	bzG
Oberschl. Lit. A u. C.	3½	251,00	bz
do. Lit. B.	3½	196,90	bz
Ostpreuß. Südbahn	4	68,50	bz
Rechte Oderuferb.	4	172,50	bz
Rhein-Nahebahn	4	14,50	bzG
Stargard-Posen	4½	103,25	bz
Thüringische	4	208,00	bzG
do. Lit. B. v. St. gar	4	100,40	bz
do. Lit. C. v. St. gar	4½	111,00	bz
Ludwigsh.-Berbach	4	204,00	bz
Mainz-Ludwigsh.	4	101,20	bz
Weimar-Geraer	4½	49,75	bzG
Albrechtsbahn	5	35,50	bzB
Amsterd.-Rotterd.	4	141,50	bz
Aussig-Teplitz	4	248,90	bz
Böhm. Westbahn	5	132,20	bzG
Brest-Grajewo	5		
Dux-Bodenbach	4	131,25	bzG
Elisabeth-Westbahn	5	89,75	bz
Kais. Franz Joseph	5	82,50	bz
Gal. (Karl Ludwig.)	5	128,90	bz
Gotthard-Bahn 90%	6		
Kaschau-Oderberg	4	61,50	bzG
Lüttich-Limburg	4	14,80	bz
Oestr.-frz. Staatsb.	4		
do. Nordw.-B.	5	366,00	bz
do. Litt. B. Elb.	4	413,00	bz
Reichenb.-Pardubitz	4½	65,75	bz
Kronpr. Rud.-Bahn	5	71,25	bzG
Riesk-Wyas	5		
Rumänier	3½	63,00	bz
do. Certifikate	4		
Russ. Staatsbahn	5	130,20	G
do. Südwestbahn	5	61,40	bz
Schweizer Unionb.	4	45,50	bzG
Schweizer Westbahn	4	31,30	bzG
Südösterr. (Lomb.)	4		
Turnau-Prag	4	132,25	bzB
Warschau-Wien	4	235,50	G

Eisenbahn-Stammprioritäten.

Berlin-Dresden	5	40,90	bzG
Berlin-Görlitzer	5	96,50	bzG
Halle-Sorau-Gub.	5	84,50	bzG
Märkisch-Posen	5	114,25	bzG
Marienb.-Mlawka	5	102,60	bzG
Münster-Enschede	5	19,50	bzG
Nordhausen-Erfurt	5	95,90	bzG
Oberlausitzer	5	56,00	bzG
Oels-Gnesen	5	54,00	bzG
Ostpreuß. Südbahn	5	97,50	bzG
Posen-Creuzburg	5	71,70	bzG
Rechte Oderuf.-Bahn	5	169,75	bzG
Rumänische	6		
Saalbahn		69,75	bzB
Saal-Unstrutbahn	3		
Tilsit-Insterburg	5	75,75	G
Weimar-Geraer	5	37,00	G

Staatsbahn-Aktien.

Brl.-Potsd.-Magd.	4		
Berlin-Stettin	4½	117,00	B
Cöln-Minden	6		
Magd.-Halberstadt	3½	88,30	bzG
Mgd.-Halbst. B. abg.	3½	88,30	bzG
do. B. unabg.	3½	88,30	bzG
do. C. do. abg.	5	125,40	G
Münster-Hamm	4	99,60	G
Niederschl.-Märk.	4	100,25	B
Rhein. St.A. abg.	6½	161,50	bzB
do. neue 4 proc.	5	159,00	B
do. Lit. B. gar.	4	100,10	bz

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½		
do. do. II.	5		
do. do. III.	5		
Berg.-Märkische I.	4½	103,25	B
do. II.	4½	103,25	B
do. III. v. St. g.	3½	93,75	bz
do. do. Litt. B.	3½	93,75	bz
do. do. Litt. C	3½	93,00	G
do. IV.	4½	102,60	G
do. V.	4½	102,60	G
do VI	4½	103,80	G
do. VII	4½	102,70	bz
Aachen-Düsseldf. I	4		
do. do. II	4		
do. do. III	4½		
do. Düss.-Elb.-Pr	4		
do. do. II	4½		
do. Dortm.-Soest	4		
do. do. II.	4½		
do. Nordb. Fr. W.	4½	102,80	B
do. Ruhr.-K.-G. I.	4½		
do. do. II	4½		
do. do. III	4		
Berlin-Anhalt A.	4½	103,00	B
do. B.	4½	103,00	B
do. Litt. C.	4½	103,00	B
Berlin-Görlitz	4½	102,25	G
do. do. Litt. B.	4½	102,50	B
Berlin-Hamburg I.	4	100,00	G
do. do. II	4	100,00	G
do. do. III	4½	102,90	G
Brl.-Ptsd.-M. A. B.	4		
do. do. C.	4	100,20	B
do. do. D.	4½	103,40	B
do. do. E.	4½	103,00	G
Berlin-Stettin I	4½		
do. do. II.	4	100,50	B
do. do. III.	4	100,50	B
do. IV. v. St. g.	4	100,50	B
do. VI. do.	4		
do. VII.	4½		
Bresl.-Schw.-Freib.	4½		
do. do. Litt. G.	4½		
do. do. Litt. H.	4½	102,30	G
do. do. Litt. I.	4½	102,30	G
do. do. 1876	5	105,50	B
Cöln-Minden IV.	4	100,10	G
do. do. V.	4	100,10	G
do. do. VI.	4½	103,75	bzG
Halle-Sorau-Guben	4½	104,00	B
do. do. C.	4½	104,00	B
Hannov.-Altenbk. I.	4½		
do. do. II.	4½		
do. do. III.	4½		
Märkisch-Posener	4½		
Mainz-Ludwigsh.	4½	103,00	B
do. do.	5	105,10	bzB
Magd.-Halberstadt	4½		
do. do. de 1861	4½		
do. do. de 1873	4½	102,50	bz
do. Leipz. A.	4½	105,50	bzB
do. do. B.	4	100,25	G
do. Wittenberge	4½	102,25	G
do. do.	3	83,90	B
Niederschl.-Märk. I.	4	100,00	bzB
do. II. a 62½ thlr.	4	100,00	B
do. Obl. I. u. II.	4	100,50	B
do. do. II conv.	4	100,50	B
Oberschlesische A.	4		
Oberschlesische B.	3½	94,00	G
do. C.	4	99,90	G
do. D.	4	99,90	G
do. E.	3½	94,10	B
do. F.	4½		
do. G.	4½		
do. H.	4½	103,50	G
Oberschles. v. 1873	4	99,90	G
do. v. 1874	4½		
Brieg-Neisse	4½		
do. Cos.-Oderb.	4		
do. Nied.-Zwgb.	3½		
do. Starg.-Pos.	4		
do. do. II.	4½		
do. do. III.	4½		
Oels-Gnesen	4½	102,10	bzG
Ostpreuß. Südbahn	4½	102,75	G
do. Litt. B.	4½	102,75	G
do. Litt. C.	4½	102,75	G
Posen-Creuzburg	5	103,90	bz
Rechte-Oder-Ufer	4½	103,30	G
Rheinische	4		
do. v. St. gar.	3½		
do. v. 1858, 60	4½	102,70	G
do. v. 1862, 64	4½	102,70	G
do. v. 1865	4½	102,70	G
do. 1869, 71, 73	4½	103,20	B
do. v. 1874, 77	4½		
Rh.-Nahe v. St. g.	4½	103,70	G
do. II. do.	4½	103,70	G
Schleswiger	4½		
Thüringer I.	4	100,00	bzG
do. II.	4½	103,00	B
do. III.	4	100,00	bzG
do. IV.	4½	103,25	G
do. V.	4½	103,25	G
do. VI.	4½	103,25	G

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	86,70	B
Gal. Karl-Ludwigb.	4½	84,90	bz
do. do. II.	5		
do. do. III.	5		
do. do. IV.	5		
Lemberg-Czernow. I	5	80,50	G
do. II.	5	84,50	bz
do. III.	5	81,75	bz
do. IV.	5	81,20	bz
Mähr.-Schl. C.-B.	fr.	47,50	bz
Oesterr.-Frz.-Stsb.	3	371,50	bzG
do. Ergänzb.	3	358,00	bzB
Oesterr.-Frz.-Stsb.	5	104,75	bzG
do. II. Em.	5	104,75	bzG
Oesterr. Nordwest.	5	87,00	bzB
Oest. Nrdwstb. Lit. B	5	85,80	bzG
do. Geld-Priorit.	5		
Kaschau-Oderb. gar.	5	81,00	bzG
Kronpr. Rud.-Bahn	5	84,25	G
do. do. 1869	5	84,25	G
do. do. 1872	5	84,25	G
Rab-Graz Pr.-A.	4	92,90	bz
Reichenb.-Pardubitz	5	81,50	G
Südösterr. (Lomb.)	3	270,50	bzG
do. do. neue	3	270,50	bzG
do. do. 1875	6		
do. do. 1876	6		
do. do. 1877	6		
do. do. 1878	6		
do. do. Oblig.	5	98,60	bzG
Brest-Grajewo	5		
Charkow-Asow g.	5	96,00	G
do. in Lstr. a 20	5		
Chark.-Krementsch.	5	93,75	G
Jelez-Orel, gar.	5	94,80	bz
Koslow-Woron. gar	5	99,00	bz
Koslow-Woron. Ob.	5	84,30	bz
Kursk-Chark. gar.	5	96,50	B
K.-Chark-As. (Obl.)	5	85,10	G
Kursk-Kiew, gar.	5	99,90	bzG
Losowo-Sewast.	5	80,25	G
Mosko-Rjäsan, g.	5	103,00	bzG
Mosk.-Smolensk, g.	5	97,20	bzB
Schuja-Ivanow.	5	96,25	bz
Warsch.-Teresp., g.	5	96,75	bz
do. kleine, g.	5		
Warschau-Wien II.	5	103,00	B
do. III.	5		
do. IV.	5	102,40	bzG
Zarskoe-Selo	5	62,00	bzG